2 - Oct./Nov. 2013

AÉRO Mag Aquitaine

le magazine de l'information aéronautique en Aquitaine

Thales va booster l'Aéroparc

COPERNIC

des ailes et des étoiles

LE ROI DES AILES

GRANDS GROUPES ET PME/PMI

S'ENTENDRE OU MOURIR

ESA BIC SUD FRANCE

PREMIER INCUBATEUR SPATIAL FRANÇAIS

AÉROPORT DE BIARRITZ

CINQ PROJETS POUR 2015

aero solutions
AÉRONAUTIQUE / SPATIAL

aérosolutions

CONVENTION D'AFFAIRES DES INDUSTRIES DE L'AÉRONAUTIQUE ET DU SPATIAL

13-14 NOVEMBRE 2013
BORDEAUX

Aerosolutions, une convention dédiée aux secteurs de l'aéronautique et spatial.

Aerosolutions offre à tous les acteurs du secteur la possibilité de générer des affaires dans un contexte optimiste. Aerosolutions garantit de rassembler sur un même site, constructeurs, équipementiers et fournisseurs issus de l'Aéronautique et du Spatial.

Pour la première fois se tiendra conjointement Aerosolutions et EDM (Europeen Defense Meetings), une convention d'affaires internationale de la sous traitance de défense. Cette union répond à la demande de transfert de technologies, de diversification des marchés et d'élargissement de l'offre en matière de sous traitance.

Lors de cette nouvelle édition
DASSAULT AVIATION
THALES - DGA
SAFRAN - AIRBUS
LIEBHERR AEROSPACE
SABCA- LATECOERE
SAFT- NEXTER ELECTRON
MBDA
seront présents.

edm european defence meetings

organisé par
EUROSATORY
abe
CONGRÈS EXPOSITIONS DE BORDEAUX

avec le support financier de
RÉGION AQUITAINE
LA CUB

Palais des Congrès - Bordeaux - France
www.aerosolutions-bordeaux.com

© CSG Service Optique - ESA - CNES - Arianespace

« Il faut développer les synergies
entre l'exploration spatiale
et le développement durable à mettre
en place sur terre.
Et faire profiter les Terriens
des technologies utilisées
dans l'espace. »

Jean-François Clervoy

Edito

« La recherche spatiale est fondamentale par ses retombées scientifiques et technologiques dans tous les domaines. »

C'est une banalité de dire que, vue de l'espace, la Terre apparaît limitée, fragile, immensément belle et constamment émouvante… Comme nous sommes quelques privilégiés à pouvoir faire ce constat cela nous oblige à témoigner, sans doute plus que tous les autres Terriens. C'est ce que je veux faire une fois encore dans *AéroMag-Aquitaine* dont je m'honore d'être un des parrains.

L'Aquitaine est une terre exceptionnelle qui a su marier tradition et modernité. Il a fallu, pour y arriver, que des femmes et des hommes s'investissent totalement dans tous ces projets, de la culture de la nature à la culture de la science, des projets politiques aux grands enjeux technologiques, du sens de l'entreprise au courage d'entreprendre. La première fois que je suis arrivé dans le simulateur de la navette spatiale j'ai découvert qu'il y avait plus de 1 000 interrupteurs dans le cockpit. Je me suis dit : *« Je n'y arriverai jamais. »* Or les êtres humains sont capables de prouesses insoupçonnées quand ils veulent. Les gens d'ici ont montré eux aussi qu'ils savaient faire des choses exceptionnelles, tout aussi inimaginables, grâce à leur seule volonté ! Encore faut-il leur apporter les outils propres à les soutenir. C'est le cas de l'incubateur de l'Agence Spatiale Européenne, l'ESA BIC Sud France, dont deux centres existent en Aquitaine, l'un à l'ESTIA de Bidart, l'autre à la technopole Bordeaux Technowest à Mérignac. Ils montrent tous les deux combien la recherche spatiale est fondamentale par ses retombées dans tous les domaines scientifiques, techniques, médicaux, industriels, c'est-à-dire jusque dans nos vies quotidiennes.

J'ai eu l'insigne honneur de porter les couleurs de la France et de l'Agence Spatiale Européenne depuis la station internationale ou depuis les navettes Atlantis ou Discovery. A une altitude de 300 à 600 kilomètres, on survole ainsi très vite l'Aquitaine que l'on peut contempler au rythme des seize périodes d'obscurité et de jour qui ponctuent les 24 heures à bord. Et forcément on mesure l'extrême fragilité de notre vaisseau commun, la Terre.

À la tête de Novespace j'ai souhaité faire découvrir à un plus large public les spécificités du vol en apesanteur. C'est d'ailleurs depuis Bordeaux-Mérignac que les vols de l'Airbus Zéro G sont programmés. C'est bien la moindre des choses puisque c'est ici, entre terre et mer, qu'est né, il y a 50 ans, l'un des plus beaux avions du monde : le Falcon. Autant dire qu'on est entre avions de bonne compagnie !

Bon vol et longue vie à *AéroMag-Aquitaine* et à son petit frère *Copernic* !

Jean-François Clervoy,
astronaute, président de Novespace

Le monde est complexe. Mais certaines innovations ne doivent pas l'être.

Rapidité d'adaptation ?

Notre capacité à établir des écosystèmes d'innovation nous rend plus réactifs

Des solutions plus conviviales ?

Nous utilisons des technologies ultramodernes et des architectures de pointe pour simplifier nos solutions et leur utilisation

Respect de l'environnement ?

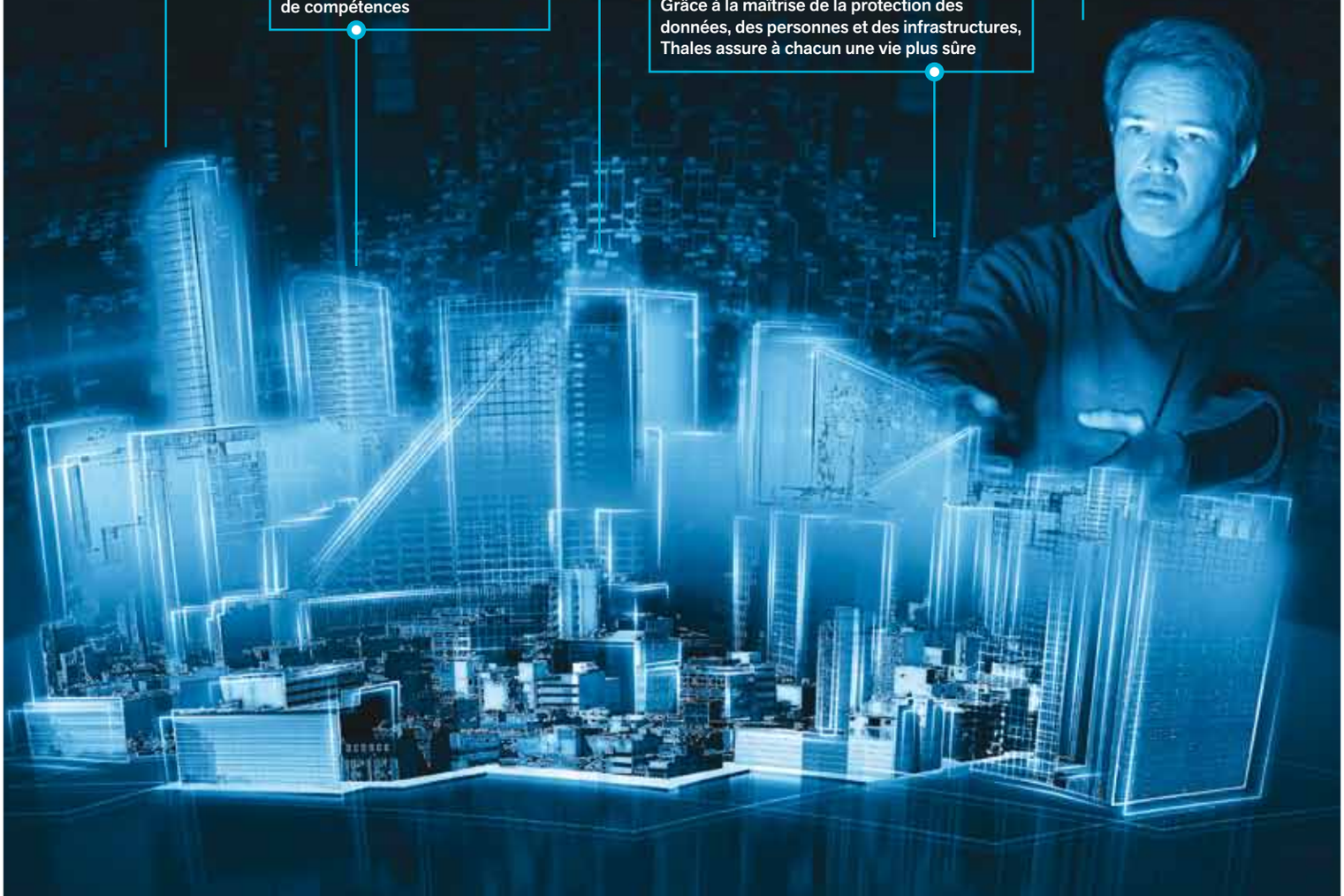
De la surveillance du climat aux économies d'énergie, nos solutions systèmes ont la main verte

Rentabilité ?

Nous tirons parti de notre large portefeuille et de technologies et de compétences

Sûreté et sécurité ?

Grâce à la maîtrise de la protection des données, des personnes et des infrastructures, Thales assure à chacun une vie plus sûre



Thales a la conviction que l'innovation est clé pour maîtriser la complexité et faire face aux défis mondiaux. Nous mettons en œuvre des idées qui peuvent faire la différence grâce à des partenariats dynamiques et ouverts avec des universités, des PME et notre propre réseau international de laboratoires de recherche. L'innovation n'est pas seulement technologique, elle est aussi présente dans les processus commerciaux, les modèles organisationnels, les solutions techniques, la stratégie de commercialisation et dans nos relations avec nos parties prenantes. Notre vision de l'innovation s'inscrit dans le long terme : un tiers de notre personnel se consacre à l'innovation technique et nous consacrons 20 % de notre chiffre d'affaires en R&D.

Pour en savoir plus, scannez le code QR ou rendez-vous sur le site **thalesgroup.com**

THALES

Together • Safer • Everywhere

AÉROMag-Aquitaine
le magazine de l'information aéronautique en Aquitaine

COPERNIC
des ailes et des étoiles

Numéro 2 - Octobre/Novembre 2013

Directrice de la publication
Gosia Petaux
m.petaux@technowest.com

Rédactrice en chef d'AéroMag-Aquitaine :
Marie Lejeune-Piat
marielejeunepiat@orange.fr

Rédacteur en chef de Copernic :
Bernard Chabbert

Secrétariat de rédaction :
Audrey Marret

redaction@aeromag-aquitaine.com

Rédaction :
Vincent Biard ; Alya Djaffoura ; Jean Gasnier ; Frank Niedercorn ; Quentin Poilvé.

Création et réalisation maquette :
BSMédia

Publicité :
Bordeaux Technowest - 05 56 34 35 44

Impression :
BSMédia - 124 au Basque - 33710 Samonac

Tirage :
2 000 exemplaires

Dépôt légal :
A la parution - ISSN : 2103-303X

Editeur :
Bordeaux Technowest - BP 20005
33702 Mérignac Cedex

Crédits photos couverture :
Avionics 2020 : Benoit Seyriessol
Felix & Associés - IAN8915 : Thales

www.aeromag-aquitaine.com

ABONNEZ-VOUS ...

AÉROMag-Aquitaine
le magazine de l'information aéronautique en Aquitaine

le 1er magazine
entièrement dédié
à l'aéronautique
en Aquitaine

bulletin d'abonnement p. 7

Sommaire

EDITORIAL 3
Jean-François Clervoy,
astronaute, président de Novespace

AEROMAG NEWS 6-8
P 7 › Interview d'Eric Sarrat, pdg du groupe GT

A L'AFFICHE 10
ESA BIC Sud France,
Premier incubateur spatial français

COULISSES 12-16
Thales va booster l'Aéroparc
P 14 › Deux questions à Michel Sainte-Marie, maire de Mérignac
P 15 › Tribune de Vincent Feltesse, président de la CUB

COPERNIC des ailes et des étoiles I-XII

AVIATION CIVILE 17
Aéroport de Biarritz-Anglet-Bayonne,
cinq projets pour 2015

INDUSTRIE AERONAUTIQUE 18-23
Grands groupes et PME : S'entendre ou mourir
P 20 › Interview d'Alain Rousset, président du Conseil régional d'Aquitaine

FOCUS 24-27
R&Drone ; Sothec Industrie ; Oméga Systèmes Aquitaine ; IFTS ; NeTHIS ; AirInt'Services ; Mecalandes ; Techniques Effects.

AERONAUTIQUE/DEFENSE 28
Entretien avec le général de corps aérien Jean-François Furet-Coste

METIERS & FORMATION 30
" Démocratiser les métiers de l'aéronautique" : Explications de Jérôme Verschave, dg de l'AEROCAMPUS

© Thales

NOVAQT : Le forum de l'innovation globale

Et si on refaisait le monde ? Une proposition de NOVAQT, le tout nouveau forum de l'innovation globale, organisé par Aquitaine Développement Innovation à l'Aérocampus les 5, 6 et 7 décembre prochains. Trois jours de conférences et de débats consacrés, entre autres, aux innovations qui changeront la vie des citoyens, aux nouveaux modèles de développement, au décryptage de la révolution numérique au travail, au financement participatif (crowdfunding) et aux quatrièmes rencontres du design… Dans un contexte national et international de profondes mutations, l'Aquitaine affirme ainsi son engagement dans l'innovation sous toutes ses formes et affiche son statut de territoire d'expériences. L'événement se décline en trois phases. Les volets « Inventer l'avenir et découvrir & expérimenter » seront abordés lors des journées de décembre. Les Étapes de l'innovation s'inscrivent, quant à elles, dans le dernier volet « Partager & développer ». De septembre 2013 à mars 2014, cinq étapes pilotées par Aquitaine Développement Innovation sont programmées, une par département, pour faire émerger des projets et développer des partenariats. Première étape : « Innovation & numérique », lancée en septembre dans le cadre du salon Metro'num bordelais, par le président du Conseil régional d'Aquitaine, Alain Rousset. La deuxième consacrée à « Innovation & sport » s'est déroulée à l'ESTIA à Bidart. Puis le 7 novembre, rendez-vous à Villeneuve-sur-Lot dans le Lot-et-Garonne pour évoquer le thème « Innovation commerciale & performance ». En Janvier 2014, la Dordogne se penchera sur « l'Innovation sociale » et en avril, les Landes sur «l'Innovation santé & bien-être ».

Adieu aux armes du général Laurent

Cérémonie d'adieu aux armes du général de corps aérien Jean-Marc Laurent le 5 septembre dernier sur la base 106 de Mérignac. Le général Laurent ayant pendant deux ans commandé le soutien des forces aériennes (CSFA), tout en étant officier général de la zone de Défense et de sécurité sud-ouest, délégué militaire départemental de la Gironde, officier général de la zone de soutien Défense de Bordeaux et commandant d'armes de la place de Bordeaux. Un passionné d'aviation (plus de 3500 heures de vol, notamment sur le Rafale) qui aura, entre autres, conduit le déploiement des forces aériennes techniques en opérations dont celles en Libye et au Sahel. Dans une tribune parue dans le n°1 d'*AéroMag-Aquitaine*, le général de corps aérien avait déclaré que *« le pôle aéronautique du sud-ouest constituait un facteur de succès des opérations aériennes et militaires. »*

Air France souffle ses 80 bougies

Le 7 octobre 1933 à 16 heures, la société Air France est officiellement créée à l'aéroport du Bourget, par le ministre de l'Air, Pierre Cot. La nouvelle compagnie, issue du regroupement d'Air Orient, d'Air Union, de la Société Générale de Transports Aériens, de la CIDNA et de l'Aéropostale fête aujourd'hui ses 80 ans. L'occasion de revenir sur l'histoire de sa créativité et sur son art de recevoir, mais aussi sur la marque de l'élégance, du design et de l'innovation : autant d'atouts d'Air France transmis par la littérature, le cinéma et la télévision. À bord, le magazine d'Air France, dans un numéro spécial d'octobre, retrace un « Tour d'Air France » en 80 ans, de 1933 à nos jours. Le magazine (véritable collector !) résume l'histoire culturelle de la compagnie par un étonnant « voyage graphique » au travers d'affiches, reprend « les couleurs du ciel » utilisées par les artistes, se fait « l'écho des styles » des uniformes et redessine la « ligne Air France » avec ses salons, ses agences, etc. Une exposition, « Le ciel passionnément », inaugurée au siège de la compagnie sera ensuite itinérante sur différents sites d'Air France.

A Bordeaux, c'est Bénédicte Pellerin, nouvelle directrice régionale Sud-Ouest, qui donnera le coup d'envoi des cérémonies. Bon anniversaire, bien sûr !

80 ANS YEARS AIRFRANCE — Le ciel passionnément The sky, our passion

Hommage aux travailleurs de l'aéronautique morts pendant la Seconde Guerre mondiale

Inauguré le 16 novembre 1946 à Bacalan par le ministre de l'Armement, Charles Tillon, le monument de la SNCASO rend hommage aux morts de la guerre, aux victimes du fascisme, morts au front ou en tant que combattants de la Résistance intérieure. Ce monument commémoratif, aujourd'hui situé dans l'enceinte d'EADS Sogerma, est un des plus importants de France dédié à des salariés d'une même entreprise. L'Association pour la mémoire des martyrs de l'aéronautique a repris le flambeau et honore la mémoire des travailleurs de l'aéronautique de la Gironde morts pour la France lors de la Seconde Guerre mondiale. De nombreuses personnalités civiles et militaires, les représentants des associations et des organisations syndicales ont participé à la cérémonie du 12 octobre dernier. Sous la présidence de Georges Durou, militant communiste arrêté dans sa seizième année par la police française en février 1940, otage au camp de Mérignac avant d'être déporté au camp d'Oranienburg-Sachsenhausen, en février 1943 à 19 ans. La cérémonie à la stèle de la Sogerma témoigne que 78 martyrs de la SNCASO et 18 de l'AIA ne sont pas oubliés.

Eric Trappier, PDG de Dassault Aviation, lors de la cérémonie du 15 juillet 2013.

Premières Rencontres européennes « Défense et territoires » à Mérignac

L'institut de relations internationales et stratégiques (IRIS) organise à Mérignac, le vendredi 22 novembre 2013, la première édition des Rencontres européennes « Défense et territoires » de Mérignac sur le thème « L'industrie de défense et de haute technologie : innovation et développement régional. » L'occasion de présenter les enjeux dans ce domaine avant le Conseil européen de décembre 2013 consacré à la défense. Cette manifestation est organisée en partenariat avec la ville de Mérignac, la CUB, la région Aquitaine et avec le soutien d'EADS, Thales, Dassault, Safran, Aetos, 2MoRO, R&Drone et TDM. **www.iris-france.org**

Entretien avec Eric Sarrat, pdg du groupe GT, en charge de GT Logistics et L4 Logistics

GT Logistics affiche une croissance annuelle à deux chiffres, de l'ordre de 20 %(1). L'aéronautique, qui représente environ 30 % de votre activité, y contribue de façon non négligeable. Vous avez, du reste, signé un contrat avec Herakles, filiale de Safran, en janvier 2013. En quoi consiste ce contrat ?

« GT Logistics, l'une des deux branches du groupe GT, une ETI familiale, a en effet été retenue pour piloter la logistique interne des deux sites girondins d'Herakles situés au Haillan et à Saint-Médard-en-Jalles. GT Logistics assure ainsi la réception des marchandises, l'inspection d'entrée, le magasinage de certains produits, tels que les composites métalliques, chimiques, pyrotechniques, l'outillage, les caisses et conteneurs. Nous gérons également la préparation des commandes et assurons les navettes entre les bâtiments de production. Ce contrat illustre bien notre savoir-faire autour d'une prestation globale. Notre prestation de services va bien au-delà de la logistique pure. Dans le domaine de l'aéronautique, le contrôle d'inspection des produits rentrants est très important. Certains contrôles vont très loin avec, si nécessaire, la rétention de certaines pièces non conformes. Les opérations de conditionnement, de stockage, de traitement de surfaces et d'inventaire sont aussi très pointues. Pour ce faire, nous avons constitué une équipe spécialisée de 28 personnes dont 22 reprises auprès du prestataire précédent. De fait, GT Logistics assure à part entière, pour Herakles, une mission de sous-traitance. Notre valeur ajoutée réside dans l'accompagnement de nos clients dans le processus industriel et logistique. En travaillant, par exemple, en permanence à la réduction des temps de cycle. Notamment via la mise en place du lean management qui a pour objectif premier d'analyser et d'améliorer les processus de l'entreprise. »

Quels sont vos autres clients de l'aéronautique et quel est le nombre de vos sites aéronautiques en Aquitaine ?

« Turbomeca, autre filiale de Safran, reste le plus ancien de nos clients aéronautiques aquitains. Nous travaillons pour eux depuis 2004. Nous gérons trois sites, l'un à Tarnos dans les Landes, le deuxième à Bordes dans les Pyrénées-Atlantiques et le troisième à Rosny-sur-Seine en région parisienne. Nous avons mené à Bordes et à Rosny-sur-Seine deux chantiers de lean management. Ce qui a permis une nouvelle gestion des pièces détachées turbine à Bordes et la réduction du temps des ordres de fabrication des régulateurs pour atteindre 90 % en 24 heures à Rosny-sur-Seine. Par ailleurs, nous avons une petite activité pour Astrium et nous travaillons aussi pour le CESTA, Centre d'études scientifiques et techniques d'Aquitaine. Soit la gestion logistique de six sites de l'ASD en Aquitaine, voire huit en France avec celui de Rosny-sur-Seine et de Ratier-Figeac dans le Lot, leader mondial des hélices de forte puissance et équipementier de premier rang pour qui nous travaillons depuis onze ans. Autrement dit, la quasi-totalité de nos activités ASD sont concentrées en Aquitaine. Du reste, nous souhaitons développer nos missions aéronautiques. Tous secteurs confondus, GT Logistics gère vingt-deux sites dont sept en Aquitaine.

■ Propos recueillis par Marie Lejeune-Piat

(1) CA global prévisionnel du groupe GT en 2013 : supérieur à 160 millions d'euros (157 en 2012). Effectif : 2100 salariés.

BAAS fête ses 30 ans

A l'occasion de son 30ème anniversaire, l'association BAAS (Bordeaux Aquitaine Aéronautique et Spatial) a organisé le 15 octobre dernier à la CCI de Bordeaux une table ronde exceptionnelle sur le thème « les grands enjeux de l'aéronautique et de l'espace en Aquitaine », avec les interventions de personnalités politiques et institutionnelles régionales, de patrons de groupes industriels et de PME de la filière aéronautique et spatiale.

Présidée par Jean-Marie Pontois, BAAS promeut, depuis 30 ans, les industries de l'ASD implantées en Aquitaine, contribue à leur développement et prépare l'avenir en sensibilisant les jeunes aux métiers de la filière.

La fine fleur des composites pré-imprégnés

A l'initiative de Gascogne Laminates et en partenariat avec JEC Group, les *Prepreg Excellence Days* rassembleront, les 5 et 6 décembre 2013 à Bordeaux, la fine fleur mondiale des industriels des composites pré-imprégnés (*prepreg*), à savoir les leaders de chaque étape de la chaîne de valeur et des différents marchés dont l'aéronautique (AIRBUS, Aerospace Valley...). Au programme de cette première mondiale, innovations, enjeux et évolutions de ce marché en pleine expansion. A la clé : des enjeux énormes liés à l'utilisation croissante de ces composites pré-imprégnés, notamment dans l'aéronautique (plus de 50 % pour les Airbus A350 XWB et Dreamliner de Boeing contre 5 % pour les précédentes générations).

Gascogne Laminates

PREPREG EXCELLENCE DAYS

ABONNEZ-VOUS A AÉRO Mag-Aquitaine le magazine de l'information aéronautique en Aquitaine & **COPERNIC** des ailes et des étoiles

le 1er magazine entièrement dédié à l'aéronautique en Aquitaine

Bulletin abonnement annuel pour 4 numéros au tarif de 28,50 €

SOCIÉTÉ.....

NOM..... PRÉNOM.....

ADRESSE.....

CODE POSTAL..... VILLE.....

TEL..... PORTABLE.....

E-MAIL.....

Ci-joint mon règlement de 28,50 € par chèque bancaire ou postal à l'ordre de Bordeaux Technowest.

A retourner à Bordeaux Technowest - 25 rue Marcel Issartier - BP 20005 - 33702 Mérignac - Tél. 05 56 34 35 44

FACTURE : OUI ☐ NON ☐ Date..... Signature

Conformément à la loi "Informatique et Libertés" n°78-17 du 16 janvier 1978, vous pouvez accéder aux informations qui vous sont demandées et nous en demander la rectification.

50 ans au service de la technologie et de l'innovation

Implanté depuis 1963 sur le campus universitaire TPG (Talence-Pessac-Gradignan), Arts et Métiers ParisTech fête ses 50 ans. Au fil des ans, l'école est devenue un acteur clé de l'industrie, de l'ingénierie et de l'innovation grâce aux partenariats conclus par ses laboratoires de recherche avec l'ensemble des acteurs économiques locaux. A l'occasion de cet anniversaire, Philippe Viot, directeur du centre de Bordeaux, a signé les partenariats avec les technopoles Unitec et Bordeaux Technowest, afin d'implanter des pépinières d'entreprises pour propulser l'innovation en Aquitaine. Un autre partenariat a été signé avec la région Aquitaine pour donner un élan supplémentaire au développement économique. Une série de manifestations, organisées du 4 septembre au 4 novembre, aura permis de faire découvrir les atouts de l'école et ses deux pôles d'excellence : l'aéronautique et le développement durable.

http://50ans-bordeaux.ensam.eu

Centre Arts et Métiers ParisTech de Bordeaux-Talence

MediSpace : l'innovation du spatial vers le médical

Une innovation dans le domaine spatial peut avoir des applications concrètes dans le domaine médical. Les réussites d'essaimages et de transferts technologiques d'un secteur à l'autre sont nombreuses aux Etats-Unis depuis plusieurs décennies. En France, le mouvement s'amorce à peine. Fort de ce constat, Bordeaux Technowest organise MediSpace, le 18 novembre 2013, premier colloque des transferts technologiques du spatial vers le médical. Des intervenants qualifiés témoigneront des réelles opportunités que représentent les innovations du spatial d'aujourd'hui pour les applications médicales de demain. Parmi eux, Didier Lapierre présentera l'offre générique du CNES dans le domaine médical. Le docteur Baudot, de l'Olympique de Marseille et de la clinique du sport de Mérignac, témoignera quant à lui des besoins en termes de technologies innovantes dans le sport de haut niveau.

Colloque MediSpace, lundi 18 novembre à partir de 9 heures à :
Bordeaux Technowest - 25 rue Marcel Issartier - 33700 Mérignac.
Détails et inscriptions : Nicolas Le Roy - 06 20 84 35 37 – n.leroy@technowest.com

EDM & Aerosolutions : 2 en 1

Deux conventions d'affaires internationales se dérouleront les 13 et 14 novembre au Palais des Congrès de Bordeaux. L'une dédiée à la défense, EDM, European Defence Meetings ; l'autre spécialisée en aéronautique et spatial, Aerosolutions. Soit un trait d'union pour le développement d'activités duales. Un rendez-vous aquitain afin d'offrir aux entreprises de nouveaux marchés potentiels, créer des passerelles entre les filières (R&D notamment) et faciliter l'émergence d'une offre duale. 150 grands donneurs d'ordres et 200 preneurs d'ordres internationaux (20 pays) seront ainsi réunis en Aquitaine. Dans un contexte budgétaire contraint par la future loi de programmation militaire (2014-2019), EDM, en alternance et en partenariat avec Eurosatory (16-20 juin 2014), réunit les sous-traitants et décideurs de la défense des secteurs naval, terrestre et aérien. Pour sa part, la convention d'affaires Aerosolutions offre la possibilité de générer des affaires dans un environnement favorable. Cette industrie reste, en effet, le premier secteur économique national en termes d'exportation et d'excédent commercial. Constructeurs, équipementiers et fournisseurs issus de l'aéronautique et du spatial seront ainsi réunis.

Hélicoptères Puma : contrat entre la SIMMAD et Sabena Technics

C'est en septembre dernier que la SIMMAD a annoncé la notification du marché de réalisation des visites périodiques et des grandes visites des hélicoptères Puma de l'État français à Sabena Technics, acteur majeur de la maintenance aéronautique.
Ce marché s'inscrit dans la volonté de Sabena Technics d'élargir son offre de maintenance, jusqu'alors destinée aux avions civils et militaires, aux hélicoptères de tout type. *« L'obtention de ce marché était une priorité pour notre entreprise, qui a fortement développé ses services aux opérateurs gouvernementaux ces dernières années et qui s'est battue pour l'obtenir, déclare Rodolphe Marchais, président-directeur général de Sabena Technics. Notre compagnie mettra tout en œuvre pour réussir ce challenge qui permet à une société française de relocaliser en France une activité effectuée à l'étranger depuis de nombreuses années. »*
Fondé en 1968, Sabena Technics est un acteur indépendant de premier plan dans le secteur de la maintenance aéronautique. Le groupe emploie plus de 3000 personnes réparties sur 18 sites dans le monde. Sabena Technics est, notamment, installé sur Bordeaux Aéroparc.

Christian Houel, nouveau président de l'UIMM Aquitaine

Christian Houel, gérant d'Aquitaine Electronique, vient d'être élu président de l'UIMM Aquitaine en remplacement de François Courtot dans le cadre de l'alternance annuelle (1). Christian Houel, ingénieur en électronique, président de l'UIMM Adour-Atlantique et trésorier du pôle de compétitivité Aerospace Valley, est à la tête d'une PMI de 125 salariés. Aquitaine Electronique, implantée à Serres-Castet dans les Pyrénées-Atlantiques, est spécialisée dans la conception de systèmes électroniques embarqués, bancs de tests, automatismes et informatique industrielle. Une PMI très appréciée des grands groupes industriels de l'aéronautique civile et militaire. Pour mémoire, l'UIMM Aquitaine représente 2500 entreprises industrielles (52 000 salariés).

Christian Houel

(1) L'UIMM Aquitaine rassemble les UIMM Adour-Atlantique, Dordogne, Gironde-Landes et Lot-et-Garonne.

Le PRED Aquitaine est né

Le PRED, Pôle Régional à l'Economie de Défense, découle des mesures du « Pacte Défense PME » présenté par le ministre de la Défense fin 2012.

Ce pacte comprend 40 mesures concrètes au profit du développement de l'innovation et des PME. Ces mesures sont structurées en 4 axes :

- Mieux prendre en compte les PME dans la stratégie achats du ministère ;
- Consolider le soutien financier à l'innovation des PME pour faciliter le passage de la recherche au développement ;
- Améliorer les relations entre les donneurs d'ordre et les fournisseurs ;
- Renforcer l'action du ministère en région.

Les PRED ont pour mission principale de faciliter les relations entre les petites et moyennes entreprises (PME) et les entreprises de taille intermédiaire (ETI) d'une part, et le ministère de la Défense, d'autre part. L'objectif est de construire, dans la durée, une chaîne de partenariat entre les différents acteurs du développement des PME et des ETI : grands maîtres d'œuvre industriels, acteurs régionaux et services du ministère.

Sous le contrôle du comité de pilotage du Pacte Défense PME, le PRED est notamment chargé :

- De faciliter les relations entre les PME et le ministère de la défense sur l'ensemble des questions de nature économique, en constituant un point d'accès simple et pratique à leur usage, ayant vocation à répondre à leurs questions ou à les orienter vers le membre du PRED ou le service du ministère compétent ;
- D'établir des coopérations et échanges d'informations avec les acteurs régionaux (préfecture, conseil régional, autres acteurs...) pour les affaires relatives à l'impact économique du ministère de la défense.

RAPID, un exemple de dispositif pour soutenir l'innovation duale des PME et ETI.

Dispositif de subvention de projets technologiques innovants, piloté par la DGA. Ainsi, depuis 2009 en Aquitaine :

- 29 projets en partie « aquitains » déposés ;
- 15 projets acceptés et financés ;
- Environ 9.3 M€ de subventions accordées par la DGA ;
- 16 bénéficiaires aquitains dont 11 PME, 2 grands groupes partenaires et 3 laboratoires.

Le PRED Aquitaine est d'ores et déjà opérationnel.
Il regroupe les membres suivants (à contacter directement suivant leurs attributions) :

De gauche à droite :
Dominique Audrezet, Frederic Debrach, Florent Galko et Benoît Frédefon

contact-aquitaine@pred.defense.gouv.fr

- **Benoît Frédefon**, benoit.fredefon@direccte.gouv.fr, mis à disposition par la DGA à la Direccte Aquitaine, est notamment le lien pour les PME concernant l'industrie de l'armement et l'innovation. Il est le référent du PRED ;
- **Florent Galko**,florent.galko@aquitaine.pref.gouv.fr , délégué interrégional aux restructurations de la défense, est notamment le lien pour les PME concernant le secteur hors armement et les restructurations de défense ;
- Deux représentants de sites locaux du Mindef ayant un poids économique important : **Frederic Debrach**, frederic.debrach@intradef.gouv.fr, pour la SIMMAD,et **Dominique Audrezet**, dominique.audrezet@intradef.gouv.fr, pour DGA essais de missiles.

www.bsmedia.fr

Les dispositifs DGA concernant les PME sont disponibles sur http://www.ixarm.com/-Espace-PME-
Les informations générales concernant le PRED Aquitaine sont disponibles sur http://www.aquitaine.direccte.gouv.fr/-filiere-defense-.html

Le 20 juin 2013 au salon du Bourget, création officielle de l'ESA BIC Sud France

ESA BIC Sud France, premier incubateur spatial français

Sa naissance a été officialisée par l'Agence Spatiale Européenne (ESA) lors du salon du Bourget. L'ESA BIC Sud France va multiplier la création d'entreprises dans le domaine des applications spatiales. Et l'Aquitaine de s'inscrire dans cette nouvelle aventure spatiale.

Alors que le Sud de la France reste le premier bassin industriel européen dans le domaine des applications spatiales, en tête du plus gros potentiel de recherche en Europe, le nombre de créations d'entreprises dans ce secteur s'avère très faible : à peine huit par an. Un paradoxe que huit acteurs du développement économique ont décidé d'enrayer en créant ensemble l'ESA BIC Sud France sous l'égide de l'Agence Spatiale Européenne (ESA). Autrement dit, un Business Incubation Center (BIC) qui accompagnera les entreprises spécialisées dans le transfert de technologies et dans le développement de services et d'applications issus du domaine spatial. Soit le premier dispositif du genre en France et le huitième en Europe. Pour mémoire, sept ESA BIC existent déjà : deux en Allemagne, autant en Belgique et un en Italie, au Royaume-Uni et aux Pays-Bas [(1)].

Mode d'emploi

Concrètement, les projets sélectionnés seront hébergés chez l'un des huit partenaires tout en bénéficiant du soutien de l'ensemble des membres de l'ESA BIC. Une société incubée à Sophia Antipolis pourra ainsi profiter de l'expertise technique du CNES de Toulouse et faire des tests sur le Centre d'Essais et de Services sur les Systèmes Autonomes (CESA) de Bordeaux Technowest. Un dispositif aussi attractif sur le plan financier. Les entreprises incubées pourront bénéficier d'une subvention de 50 000 € (dont 25 000 € assurés par l'ESA) et de conditions particulières pour l'obtention d'un prêt de 50 000 €. Elles obtiennent également le label « projet sélectionné » délivré par l'ESA BIC, qui permet d'accéder à d'autres financements, comme l'Open Sky Technologies Fund par exemple. ■

Pour ce nouvel enjeu régional, huit acteurs majeurs de l'aéronautique, du spatial et de la défense se sont réunis : les pôles de compétitivité Aerospace Valley et Pégase, les pépinières Bordeaux Technowest, ESTIA Entreprendre et Théogone, les incubateurs Midi-Pyrénées et PACA-Est, et enfin le Centre National des Etudes Spatiales (CNES).

Un dispositif exceptionnel

« La création de l'ESA BIC Sud France reste exceptionnelle, car ce dispositif qui offre des opportunités aux PME innovantes fédère trois régions, cinq incubateurs et deux pôles de compétitivité qui jouent leur rôle d'acteurs structurants, a déclaré lors de la signature Agnès Paillard, présidente d'Aerospace Valley. *Chaque centre incubateur de l'ESA accueillera et hébergera des start-up porteuses de nouvelles idées pour le développement de technologies dans le cadre des programmes spatiaux européens. »* Un dispositif qui permettra, qui plus est, de valoriser la recherche, publique (CNES…) comme privée (Thales Alenia Space, Astrium…).

Parmi les ambitions de l'ESA BIC Sud France : favoriser la constitution d'un groupe de travail doté d'une taille critique pour des actions d'envergure. C'est à Aerospace Valley que reviennent, entre autres, la gestion administrative de ce nouveau dispositif et le pilotage des actions communes ainsi que des moyens mutualisés, notamment vis-à-vis des partenaires financiers et institutionnels. Aux autres structures, Bordeaux Technowest, Estia Entreprendre, les incubateurs Midi-Pyrénées et PACA-Est et Théogone, d'accompagner ces jeunes pousses dans leur réflexion stratégique et le déploiement de leur activité. En ligne de mire, de nombreux marchés : de l'océanographie aux transports en passant par l'agriculture, l'e-santé et les services TIC. L'objectif est de créer quinze entreprises par an. Les résultats des autres ESA BIC sont prometteurs : un taux de réussite de 92 % après plusieurs années d'activité. Beau palmarès !

■ Quentin Poilvé

(1) www.esa.int/bic

ENTRÉE GRATUITE

Inscription obligatoire sur
www.iris-france.org

Les Rencontres européennes " Défense et Territoires" de Mérignac

L'INDUSTRIE DE DÉFENSE ET DE HAUTE TECHNOLOGIE : Innovation et développement régional

Vendredi 22 novembre 2013

Le Pin Galant
34 av. du Maréchal de Lattre de Tassigny
33698 Mérignac

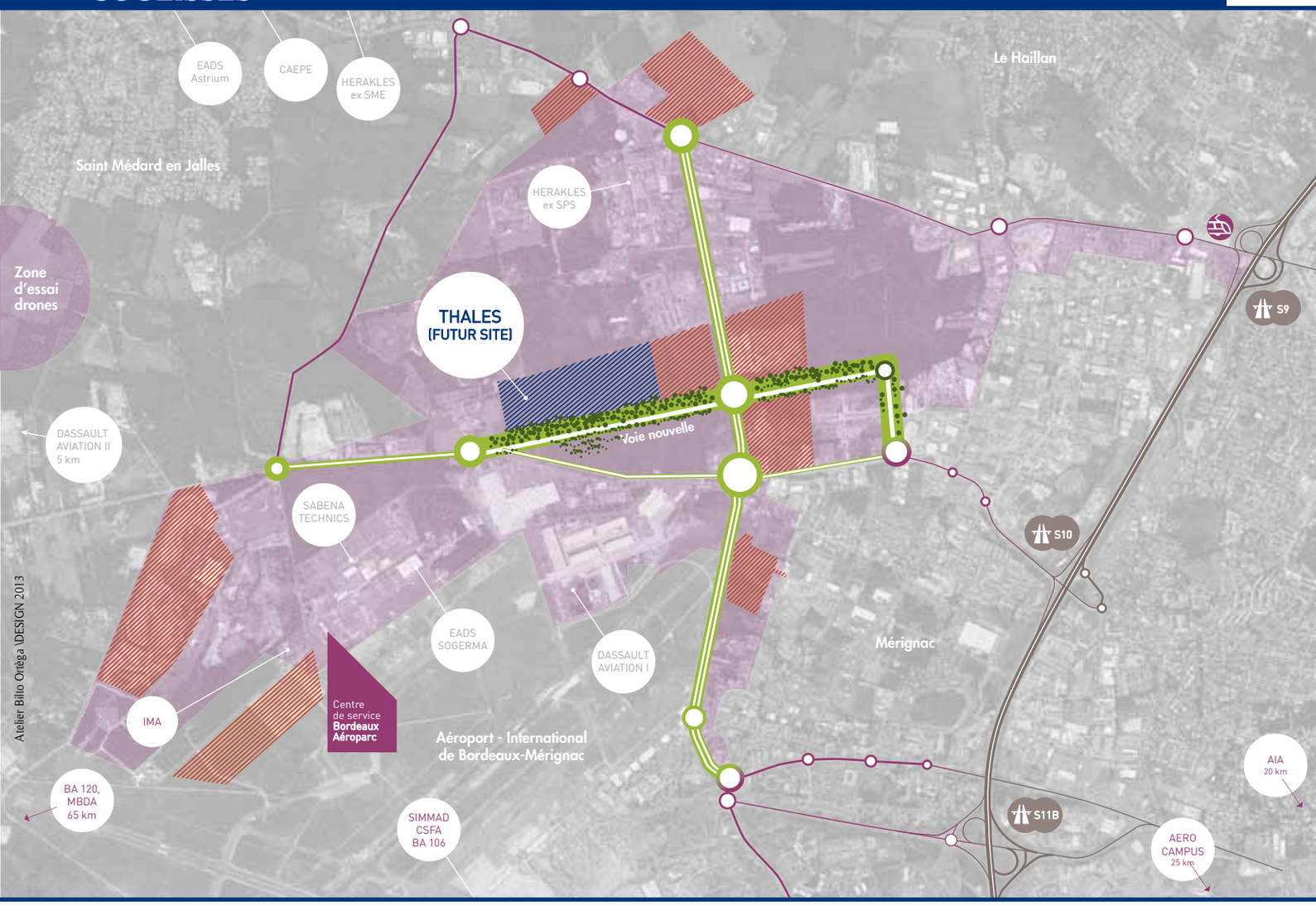
Thèmes des tables rondes :
L'industrie de défense et de haute technologie : unité d'un bassin d'emploi, de l'amont à l'aval / L'industrie de défense et de haute technologie : technologies et produits, quelle dualité ? / Région, Etat, Europe : le rôle des différents acteurs institutionnels dans l'industrie de défense et de haute technologie / Le modèle industriel des entreprises de défense et les territoires.

Programme complet sur : www.iris-france.org

Organisé par

Avec le soutien de

En partenariat avec



Thales va booster **l'Aéroparc**

Dépôt du permis de construire en novembre et début des travaux en septembre 2014 : Thales n'aura pas tardé à poser les bases de son installation sur le site de Bordeaux Aéroparc, à Mérignac. Un nouveau pôle aéronautique d'envergure à la hauteur des ambitions de l'Aquitaine.

© Thales

Le casque TopOwl

Le 12 mars 2012 : première réunion des équipes de Thales, celles de la CUB et de la ville de Mérignac, en présence du maire Michel Sainte-Marie. Quelque treize mois plus tard, Jean-Bernard Lévy, fraîchement nommé à la tête de Thales, annonce le regroupement de Thales Avionics du Haillan et de Thales Systèmes Aéroportés (TSA) de Pessac sur le site de Bordeaux Aéroparc à Mérignac à l'horizon 2016. Autrement dit, trois à quatre mois auront suffi à Jean-Bernard Lévy, arrivé à la tête de Thales en janvier 2013, pour prendre la décision et à peine un an pour que Bordeaux Aéroparc, côté Mérignac, rafle la mise. Peu de temps finalement si l'on considère que le sujet faisait office de serpent de mer bruissant, depuis des années, de mille et une rumeurs dans le Landerneau aéronautique.

En 2011, la Communauté urbaine de Bordeaux avait présenté à Thales un choix varié de quatorze sites, de la gare bordelaise Saint-Jean à Blanquefort. Sur le podium des finalistes, Le Haillan, Mérignac, Pessac et Saint-Jean-d'Illac. Mais au final, *« le principe de réalité a fonctionné dans le choix de Bordeaux Aéroparc avec trois composantes dans*

Site actuel Thales Le Haillan

Site actuel Thales Pessac

la martingale gagnante, raconte un spécialiste de l'ASD aquitain. *Ce sont, tout d'abord, les infrastructures de qualité et les ambitions aéronautiques de Bordeaux Aéroparc qui pèsent lourdement dans la balance. Puis l'implantation de Dassault à Mérignac, l'un des joyaux du groupe industriel qui a vu naître le Falcon, partie intégrante de l'ADN de la ville et réciproquement. Un Dassault qui sert d'aimant dans la constitution de ce nouveau pôle aéronautique. Et Thales de décider de s'installer non loin de Dassault, son actionnaire majoritaire. Enfin, troisième élément, un Michel Sainte-Marie, qui a longtemps fait partie de la commission de la défense nationale et très apprécié des industriels de l'aéronautique, et qui a su convaincre.* » Par ailleurs, les sites du Haillan et de Pessac étant finalement relativement proches de Bordeaux Aéroparc, pas ou peu de déménagements en vue pour le personnel.

Vaste redéploiement industriel

Le futur campus s'inscrit donc dans le plan de développement de l'Aéroparc au sein d'un écosystème favorable. Et François Courtot, président de l'UIMM territoriale Gironde-Landes, de confirmer : « *C'est une décision logique et naturelle par rapport à l'ADN aéronautique de l'Aéroparc. C'est le seul espace en France réunissant à la fois les opérateurs civils, à savoir tous les grands industriels de l'ASD français, des PME/PMI de pointe et l'armée de l'air. Cette décision émanant d'un des plus grands industriels aéronautiques français confirme le positionnement et l'attractivité de Bordeaux Aéroparc. Ce n'est pas anodin de voir un groupe comme Thales s'optimiser de la sorte. Cela traduit un intérêt pour ce territoire.* »

Au-delà des aspects fonciers, politiques et de cohérence industrielle, la décision de se regrouper sur un seul et même site fut prise pour répondre tout d'abord à une nécessité immobilière. « *Les établissements du Haillan et de Pessac sont anciens, datant d'une quarantaine d'années chacun. Ce sont deux usines obsolètes qui ne sont plus adaptées à l'évolution des métiers du groupe. Avec une partie productive prépondérante ne correspondant plus aux nécessités actuelles. Il aurait fallu des travaux colossaux pour tenter de les remettre aux normes. Qui plus est, les terrains ne permettaient guère d'extension* », explique, en off, un cadre de Thales. De fait, le rapport entre ingénieurs et techniciens s'est largement inversé ces dernières décennies : les premiers étant désormais largement majoritaires (pour deux tiers).

Ce redéploiement industriel s'annonce considérable : le site, d'une quinzaine d'hectares, s'étendra sur 55 000 m² et coûtera pas moins de 200 millions d'euros. « *Thales a voulu s'installer sur un vaste terrain, de taille optimale, sans contraintes pour permettre au futur campus industriel de se développer et d'être encore pertinent à très long terme* », observe Franck Descoubes, directeur de cabinet et en charge du projet à la ville de Mérignac. « *C'est la plus grosse opération de Thales en France pour les trois ou quatre ans à venir* », confirmait aux *Echos* Jean-Bernard Lévy en avril dernier [1]. Fin 2016 seront ainsi réunis les deux établissements aquitains du groupe : à savoir Thales Avionics (pour l'heure au Haillan), dirigé par Alain Chêne, et Thales Systèmes Aéroportés (Pessac) dirigé par Philippe Boissonneau [2]. «*Notre cœur de métier réside dans la conception, le développement, l'industrialisation et la production des systèmes dans les cockpits. Du reste, nous sommes le numéro un européen du cockpit* », explique Dominique Giannoni, ancien directeur de l'unité du Haillan. Pour sa part, Thales Systèmes Aéroportés reste très axé sur le militaire, radars, drones et calculateurs de missions, le groupe représentant, à titre d'exemple, 25 % de l'électronique embarquée du Rafale.

Une activité civile et militaire

Ce regroupement s'accompagne d'une volonté de développement industriel avec, entre autres, l'objectif de propulser la R&D et l'innovation, de redynamiser la supply chain globale, de simplifier les processus, de favoriser les synergies et la complémentarité des deux sociétés afin d'accroître la compétitivité de l'offre et de gagner de nouveaux marchés. Au programme, le développement de l'activité de maintenance et de formation, grâce à une belle expertise des collaborateurs en matière de MCO (maintenance en conditions opérationnelles). Objectif : que la maintenance atteigne 50 % de l'activité de TSA d'ici deux à trois ans contre un bon tiers aujourd'hui. A l'ordre du jour également, le développement de cockpits de haute technicité personnalisés aux attentes des avionneurs, avec une ergonomie optimale. Le viseur de casque TopOwl fabriqué au Haillan chez Thales Avionics en est une bonne illustration. Un système HSMD qui offre au pilote une meilleure vision de son environnement tactique et permet une vision de nuit intensifiée [3]. C'est aussi Odicis, le tableau de bord du futur doté d'un seul écran tactile reconfigurable par l'équipage en fonction de la phase du vol. Odicis étant développé dans le cadre d'un consortium mené par Thales.

Suite et fin de l'enquête en page 16 ►

Benoit Seyriessol – Felix & Associés - IA 8915 - Thales
Odicis, le tableau de bord du futur

Entretien avec Michel Sainte-Marie, **maire de Mérignac**

« Viser le top 10 des pôles aéronautiques mondiaux »

Michel Sainte-Marie

L'aéronautique et Mérignac, c'est une histoire d'amour qui remonte à plus de vingt ans. L'arrivée de Thales va-t-elle accélérer le cours de l'histoire ?

En effet, cette installation s'inscrit dans la durée, dans la continuité de la construction, depuis de nombreuses années, d'une filière aéronautique-spatial-défense à Bordeaux et Mérignac. C'est donc une histoire ancienne qui prend aujourd'hui un relief particulier. Le redéploiement de Thales dans l'agglomération bordelaise va renforcer l'attractivité de Bordeaux Aéroparc et nous permettra à terme de nous placer dans le top 10 des pôles aéronautiques mondiaux. Nous sommes donc au cœur des enjeux aéronautiques européens. Tous les grands donneurs d'ordre sont présents sur Bordeaux Aéroparc y compris l'armée de l'air avec le CSFA et la SIMMAD. Soit un ensemble très cohérent et représentant de nombreux métiers de l'ASD. Si l'on intègre tout le tissu industriel, ce sont quelque 7500 emplois, Thales non compris. A moyen terme, notre objectif est d'atteindre 10 000 emplois.

Quel est le potentiel de développement de ce parc industriel ?

Bordeaux Aéroparc, réparti sur les trois communes du Haillan, de Saint-Médard-en-Jalles et de Mérignac, dispose encore d'une trentaine d'hectares de foncier disponibles. Un potentiel qui permettra d'accueillir de nouvelles entreprises. Nous souhaitons, notamment, attirer des laboratoires de recherche. C'est en bonne voie, ce qui permettra de créer une émulation auprès d'autres laboratoires. Car il faut un axe de recherche et développement sur Bordeaux Aéroparc. Celui de la formation étant assuré par la présence de L'IMSAT/IMA. Il va falloir désormais améliorer les infrastructures et les conditions d'accès pour faciliter la circulation dans cette zone. Une mission qui nous incombe ainsi qu'à la Communauté urbaine de Bordeaux. Les études sont en cours de réalisation. Jusqu'à maintenant, les investissements ont été de l'ordre de 57 millions d'euros dont 36 émanant du privé et 21 des collectivités locales. En 2017, avec l'arrivée de Thales, ces investissements privés et publics atteindront 260 millions d'euros et auront donc été multipliés par quatre !

■ Propos recueillis par Marie Lejeune-Piat

Tribune de Vincent Feltesse, **président de la Communauté urbaine de Bordeaux**

« L'installation de Thales sur l'Aéroparc de Mérignac va renforcer la filière ASD, stratégique pour l'Aquitaine »

La filière aéronautique-spatial-défense (ASD) est effectivement un domaine d'excellence de la région Aquitaine. Le quadrant ouest de l'agglomération bordelaise constitue, aujourd'hui, un des sites majeurs des activités industrielles et de services consacrées à l'aéronautique en Aquitaine et même en France. Les plus importants donneurs d'ordres : Dassault Aviation, EADS, Herakles, Sabena Technics et Thales y sont installés. L'ASD représente donc une activité de tout premier plan pour notre métropole au travers des plus de 300 entreprises liées à la filière, qui capitalisent près de 20 000 emplois.

Le groupe Thales est, au sein de cette filière, à la fois un acteur économique historique de la métropole bordelaise et un donneur d'ordre de tout premier rang. Ce groupe est étroitement impliqué dans les politiques régionales de développement de l'aéronautique, en lien avec le pôle de compétitivité Aerospace Valley, dont la CUB est membre fondateur, et la technopole Bordeaux Technowest. La décision d'une relocalisation de ses activités sur la commune de Mérignac, au cœur même de l'Aéroparc, contribuera bien sûr à renforcer la croissance d'une filière stratégique pour la CUB et va concourir à donner au parc technologique une véritable taille critique.

Rôle et atouts de Bordeaux Aéroparc

Vincent Feltesse

Dans un contexte de reprise pour le secteur aéronautique et spatial alors que celui de la défense est en proie à des réductions budgétaires à l'échelle européenne, Bordeaux Aéroparc, joue donc pleinement son rôle de concentration des principaux donneurs d'ordre de l'ASD dans un même environnement. Ce sont aussi de nombreuses PMI qui s'installent : Catherineau, Steris, OMEGA DMS, Prodec Metal, JTT Composites... Ces implantations représentent depuis deux ans plus de 1 400 emplois. La CUB coordonne le développement de ce parc en lien avec la Région, les communes concernées et la technopole Bordeaux Technowest qui assure des missions d'animation de la zone et de services dédiés aux entreprises pour assurer son dynamisme et son attractivité. La CUB y accompagne et soutient l'implantation d'entreprises. Depuis 2006, nous avons ainsi accordé plus de deux millions d'euros en aides directes aux entreprises.
Par ailleurs, en termes de **développement de la R&D de l'ASD**, outre les initiatives actuellement en cours de finalisation, en lien avec la Région - mise en place d'un institut de Recherche Technologique sur les matériaux composites en partenariat avec Herakles par exemple - un des sujets importants de réflexion et d'action des prochaines années sera en effet le rapprochement entre le monde de la recherche universitaire et celui des entreprises, pourquoi pas en le traduisant par des implantations de centres de recherche sur l'Aéroparc.

Thales accompagné par la CUB dans son regroupement

La CUB a accompagné Thales tout au long de sa recherche d'un site pour regrouper ses établissements. Afin de permettre l'installation de Thales au cœur de cet éco-système et de poursuivre le développement de l'Aéroparc, la CUB mène effectivement des négociations très actives avec le groupe Marcel Dassault afin d'acquérir le foncier qui permettra non seulement à Thales de s'implanter à Mérignac mais aussi à Dassault Aviation d'envisager des développements dans l'hypothèse où de nouveaux marchés lui seraient attribués.
Pour ce faire, la CUB a d'ores et déjà lancé les opérations préalables de déviation de l'actuelle avenue Marcel Dassault par une voie nouvelle pour un montant total de près de neuf millions d'euros. Cette voie passera au droit du terrain investi par Thales, lui assurant ainsi une desserte optimale au cœur de l'Aéroparc, tout en permettant une amélioration substantielle des conditions de desserte en transports en commun de cette grande zone d'activité.
Dans le cadre du schéma directeur des déplacements métropolitains, nous menons actuellement une réflexion à plus long terme sur la desserte de la zone, en fonction des besoins des entreprises et usagers. Sur la proposition du maire de Mérignac, une solution de desserte de l'aéroport, non par un aérotram mais par un téléphérique, fait effectivement partie des solutions aujourd'hui expertisées par notre pôle mobilité.

Bordeaux Aéroparc

- 870 ha de surfaces dédiées aux activités aéronautiques et spatiales à forte valeur ajoutée ;
- 700 ha de domaine aéroportuaire ;
- 110 entreprises sous-traitantes dont 7 établissements majeurs ;
- Une technopole aéronautique largement soutenue par la CUB, Bordeaux Technowest, proposant une pépinière, un incubateur et un centre d'affaires ;
- Une SPL d'aménagement et de construction, la SPL Bordeaux Aéroparc, créée par la CUB et les communes associées au projet afin de proposer rapidement des disponibilités foncières et aider à l'implantation d'entreprises en lien avec la filière ASD. Soit une grande diversité des activités de l'ASD représentée : construction aéronautique, aménagement intérieur, matériaux - notamment composites, services, maintenance, systèmes embarqués, drones …
- Un pôle de près de 4 200 salariés, dédié à la maintenance aéronautique aux travers de structures telles que le CSFA (Commandement du Soutien des Forces Aériennes) et la SIMMAD. Autre exemple, celui de la montée en puissance de Sabena Technics, au travers de la maintenance de l'A380. Soit, au final, un des premiers sites français pour la maintenance aéronautique civile et militaire.

Jean-Bernard Lévy, pdg de Thales

Philippe Boissonneau, directeur de Thales Systèmes Aéroportés

Alain Chêne, directeur de Thales Avionics

Eric Raz © Thales - 2008 Photomontage Regards / Erwan Barbey-Chariou -Federico Sendra

► Une stratégie industrielle reposant sur une activité duale. Car Thales Avionics comme TSA restent deux entreprises duales. Les cockpits de Thales Avionics sont certes destinés aux marchés civils (60 %) mais également militaires (40 %). Autrement dit, de l'Airbus aux Superjet 100, Rafale et autres Mirage. Pour sa part, TSA *« a signé avant l'été un contrat de maintenance avec la SIMMAD* (de l'armée de l'air) *récemment installée sur l'Aéroparc »*, se félicite Philippe Boissonneau. *« L'activité civile peut ainsi compenser l'activité militaire et réciproquement en fonction des marchés »*, apprécie Dominique Gianonni. La baisse des commandes militaires en France, les ventes de Rafale à l'Inde toujours non conclues sont, en effet, autant d'épées de Damoclès pour le groupe.

Ambitions et marchés d'avenir

Thales Avionics et TSA resteront deux entités séparées. Mais le regroupement devrait favoriser la mise en place d'équipes pluridisciplinaires. Des équipes composées, entre autres, d'ingénieurs électroniciens, d'ingénieurs mécaniciens, d'opticiens et d'ergonomes. *« Le futur site, pensé sur un mode campus, sera un lieu emblématique, regroupant les équipes autour de projets pluridisciplinaires axés sur les marchés d'avenir. Nous pratiquons déjà le partage d'expériences entre équipes mais le développement de ces interactions fait partie du projet. Y compris pour la supply chain, la formation et la recherche en lien avec l'université et certains laboratoires »*, souligne Philippe Boissonneau. Du côté du management, la maison n'annonce pour l'heure aucun changement. Et pour ce qui est de la mutualisation des moyens, ce seront tout d'abord les services de gardiennage et de restauration qui seront concernés. Le regroupement ne devrait pas donner lieu à des réductions d'effectifs. A noter qu'une commission paritaire mixte a été mise en place pour associer au projet les représentants du personnel des deux établissements.

Les ambitions sont là. Selon notre enquête, ce nouveau site devrait générer à terme une croissance à deux chiffres. Du reste, le montant de l'investissement est à la hauteur des ambitions du groupe. Toujours est-il que Thales se donne les moyens de construire une superbe vitrine, un écrin pour afficher les innovations du groupe tant vis-à-vis des clients, des salariés, de l'industrie aéronautique nationale et internationale, qu'à l'attention des élus. Certains n'hésitent pas à dire que Thales pourrait devenir le poumon économique de l'ASD aquitain avec une force de frappe de quelque 2000 ingénieurs et techniciens de haut vol. Sachant que Thales reste le deuxième employeur de gironde de l'ASD. *« Toulouse s'appuie sur la locomotive Airbus. L'Aquitaine, et notamment la Gironde et les Pyrénées-Atlantiques, bénéficient d'une plus grande homogénéité fondée sur la présence de tous les grands partenaires de l'aéronautique et de l'armée de l'air. Un bel atout que viendra renforcer le développement de Thales dans la région »*, conclut François Courtot.

■ Marie Lejeune-Piat

(1) Les Echos du 23 avril 2013

(2) Six sites pour Thales Avionics : Valence, Toulouse, Meudon, Vendôme, Châtellerault et Le Haillan. Trois sites pour Thales Systèmes Aéroportés : Brest, Elancourt et Pessac.

(3) AéroMag-Aquitaine n°1, « Les yeux de chat de Thales Avionics ».

Octobre - Novembre 2013

COPERNIC

des ailes et des étoiles

LE ROI DES AILES

LA FERME DE REBEYROTTE

Quand les avions volent avec les canards

Sommaire

DITES-NOUS BERNARD CHABBERT III
Le prince dans sa citadelle

AVENTURE IV-VII
Quand les avions volent avec les canards

REPORT VIII-X
Le roi des ailes

CES MERVEILLEUX FOUS VOLANTS XI
Bernard Bonnin prend de la hauteur en paramoteur

Edito

En passant par la Pologne, terre de Copernic

À Cracovie, en Pologne, au cœur du *Collegium Maius*, le plus vieux bâtiment de la prestigieuse Université Jagellon, une des cinq plus anciennes d'Europe, sont présentés quelques instruments de travail du grand Nicolas Copernic. Quand on découvre ses outils d'astronome on n'en est que plus étonné par l'ampleur de ses découvertes : pas de télescope ni même de longue vue, juste une arbalestrille de visée, une sphère et quelques compas et équerres. À Cracovie, comme à Bologne ou à Padoue, l'astronomie moderne est née, et avec elle cette envie furieuse de quitter le sol, de toucher la Lune et les étoiles. J'en étais là de mes pensées vagabondes, dans la chaleur du dernier été polonais quand je découvris, au détour de mes lectures, qu'un étonnant musée existait toujours sur l'ancien terrain d'aviation de la grande cité polonaise, non loin de Nowa Huta, fameuse cité ouvrière dans la banlieue de Cracovie.

C'est un lieu étonnant où s'alignent tous les exemplaires de Mig depuis le plus célèbre d'entre eux, le 15, redoutable adversaire du Sabre de l'US Air Force pendant la guerre de Corée. On y trouve les premiers Sukhoï, un étonnant Lissounov Li-2 qui n'est autre que le Douglas DC3 américain entré dans l'histoire sous le nom de Dakota, « costumisé » par l'Armée rouge entre 1941 et 1945… Le Muzeum Lotnictwa Polskiego (musée de l'Aviation de Pologne) regorge de joyaux demeurés intacts, dans leur livrée d'origine. Et parmi ceux-là, il est une pièce unique : le PZL P.11c numéro 8.63, seul modèle rescapé de ce qui fut une véritable épopée. Le PZL P.11c, emblème des ailes polonaises, fut déclaré l'avion de combat le plus moderne de son temps au Salon du Bourget en 1934. Cinq ans plus tard, plus construit sous licence en Roumanie qu'en Pologne, insuffisamment adapté aux nouvelles conditions du combat aérien, les PZL P.11c livrèrent une lutte désespérée contre un ennemi dix fois supérieur en nombre. Mais les pilotes polonais infligèrent des pertes totalement inattendues aux Allemands puisque 130 avions de la Luftwaffe furent ainsi abattus par les fameuses « abeilles », surnom donné par les pilotes polonais eux-mêmes aux PZL P.11c dont le bruit caractéristique du moteur bourdonnait inlassablement.

Les pilotes polonais se forgèrent, aux commandes de leur vaillante monture, une réputation exceptionnelle pendant les trois courtes semaines préludes à la chute de la Pologne, entre le 1er et le 20 septembre 1939. Ils avaient une telle soif de revanche sur l'envahisseur nazi, qu'une année plus tard, presque jour pour jour, ceux qui parvinrent à rejoindre le Royaume-Uni s'illustrèrent de manière exceptionnelle dans la Bataille d'Angleterre, en formant le PFT (Polish Fighter Team) basé à Northolt près de Londres. Le squadron 303, la plus connue des unités mythiques des ailes polonaises au sein de la RAF, totalisera le plus grand nombre de victoires de toutes les forces étrangères engagées aux côtés des pilotes britanniques…

Seul modèle rescapé du PZL P.11c numéro 8.63, le plus précieux objet de la collection du musée de l'Aviation de Pologne.

Pourquoi évoquer ainsi quelques souvenirs anciens d'une histoire héroïque ? De Copernic aux Spitfire pilotés par les as polonais en passant par l'inoubliable PZL P.11c ? Parce qu'ils racontent, loin de Bordeaux et de l'Aquitaine, la même chanson de geste qu'un Marcel Bloch-Dassault, tout juste rescapé de Buchenwald, qui n'a de cesse de construire un « bel avion qui volera bien » (ce sera le Falcon en 1963, après les Ouragan, Mystère IV et Mirage III) ; la même histoire que le petit garçon de Rebeyrotte qui voulait quitter la terre et voler dans le ciel comme les canards ; la même histoire que celle du fou-volant sur son drôle de paramoteur… Ce sont les mêmes et l'envie de voler était et demeure leur passeport commun. C'est ce que raconte ce numéro de *Copernic*, où les ailes volent vers les étoiles, sous le regard des femmes et des hommes passionnés d'aviation et d'espace.

■ Gosia Petaux

Le prince dans sa citadelle

À l'été 1940, au moment de la débâcle, le pilote Antoine de Saint-Exupéry se retrouve à Mérignac, et après tractations s'approprie un gros multimoteur de transport militaire dans lequel il embarque quelques amis, et il décolle lourdement vers l'Afrique du Nord et plus tard les Etats-Unis… Commence alors une vraie épopée pour ce quadragénaire extraordinaire qui pose une question totalement d'actualité aujourd'hui. Pourquoi est-il reparti piloter au combat, au prix de sa vie, alors qu'il avait tout ce dont on peut rêver : la gloire méritée, la fortune, des amis de grande qualité, et même l'amour de quelques femmes absolument remarquables ?

En effet, dans le monde actuel (dont les valeurs découlent directement de celui fabriqué par la Seconde Guerre mondiale), Saint-Ex aurait été un modèle impeccable de réussite, et dans le monde actuel qui serait allé risquer tout cela ? Au nom de quoi ?

Il avait tout…

La gloire de l'écrivain : un auteur français atteignant les sommets de la littérature en Amérique, à l'égal d'un Steinbeck, d'un Faulkner ou d'un Hemingway ; la fortune qui va avec ce succès ; le respect que lui manifestaient les gens honorables, certes contrebalancé par la jalousie d'une certaine catégorie de médiocres ; le style de vie et les possessions matérielles qui définissent encore aujourd'hui le succès.

À cela il ajoutait le prestige d'avoir été un aviateur appartenant au casting de la récente épopée de l'Aéropostale. Il aurait pu rester (certains pensent même qu'il aurait dû rester…) à New York, y attendre son inévitable Nobel de littérature. Il serait devenu un sage planétaire, un prototype de l'homme futur planant au-dessus des frontières.

Et au lieu de cela voilà ce type comblé qui décide après lente maturation de tout laisser derrière lui, et qui embarque en avril 1943 sur un méchant bateau gris en direction de l'Afrique du Nord où habite un clan appelé d'un code, son escadrille, le Groupe de Grande Reconnaissance 2/33, composé de types dont certains pourraient être ses fils, lui qui est né avec le siècle.

Antoine de Saint-Exupéry se débarrasse à New York des encombrements de la fortune, et part avec une seule valise banalement remplie de quelques chemises, de stylos Parker, d'une bouteille d'encre et de papier vierge, mais aussi des brouillons multiples de ce qui deviendra "Citadelle" publié post mortem en 1948.

Novembre 1942, Torch, débarquement allié en Afrique du Nord

En Algérie, il retrouve le 2/33. Il s'enivre des avions, des copains, des mécanos, de l'ambiance dépouillée et directe d'un métier où il n'existe pas de place pour le faux-semblant, la malignité, le raisonnement.

Mais en même temps il se découvre tel qu'il est, un type de 43 ans pas en grande forme physique, environné de gamins de 25 ans acérés, affûtés. Car voler en monoplace sur P.38 Lightning, l'avion le plus rapide, le plus complexe, le plus stratosphérique de l'arsenal allié de l'époque, est réservé à une authentique élite. Il doit franchir un palier imposant pour être lâché sur Lightning…

Il réussit, suscite l'admiration discrète de ses collègues, et effectue ses premières missions de reconnaissance sur le sud de la France.

Joyau de la collection Flying Bulls, le Lockheed P-38 Lightning. Ici, le « twin-tailed devil » en démonstration lors du show Flying Legends, en 2012.

Au-delà de 10 kilomètres d'altitude, deux fois le Mont-Blanc, dans une nacelle non pressurisée ni chauffée, étourdi du raffut énorme des deux moteurs Allison, le cœur battant du manque d'oxygène. Il ramène quand même un Lightning avec un moteur en feu, s'en sort parfaitement.

Puis début août 1943, il se pose un peu vite, trop long, et un frein le lâche. Sortie de piste, avion abîmé… Pour d'autres, ce ne serait noté que comme incident mineur. Mais il y a des gens qui n'aiment pas voir ce Saint-Ex là où il est, et il est interdit de vol.

Commence une errance de plusieurs mois, entre Alger et Casablanca, balisée d'amis dont certains anciens collègues de l'Aéropostale. Plongé dans le doute lancinant qui définit la situation de has been, il se noie en amitié, il sort beaucoup, essaie de tuer l'ennui, bataille contre la peur de vieillir, la sensation de rejet par la génération qui monte, il se console avec des femmes qui le comprennent finalement mieux que les hommes, il s'attendrit auprès d'enfants qui doivent lui rappeler son petit prince jamais matérialisé autrement qu'en écriture.

Il se bat pour retrouver les avions, tire les ficelles, joue des amitiés, mendie. Et il déteste ça, mais lorsqu'enfin il est accepté, avec certes un tout petit crédit de missions, il replonge avec boulimie dans le bonheur.

Juillet 44 : retour au 2/33, en Corse

L'hiver 43 a passé et la guerre elle-même a évolué. La base des Lightning français ressemble à une usine américaine, où tout est prévu, calibré, codifié. Il est décidément trop vieux mais une fois en vol, il se croit comme les autres. Là est son bonheur, sa raison d'être. Il tient fort bien son rang.

Mais son patron d'unité décide secrètement de mettre fin à ce qu'il ressent comme par trop déraisonnable : il va mettre Saint-Ex dans la confidence du débarquement en Provence, ce qui de facto l'interdira de vol. Car Antoine de Saint-Exupéry est autre chose qu'un simple pilote : il est un trésor qu'il faut garder vivant.

Reste une mission à son crédit. Dans la nuit du 30 au 31 juillet 1944, après un dîner dans une gargote de plage, il écrit deux lettres à des amis. La seconde se termine par : *« La termitière future m'épouvante, et je hais leur vertu de robots. Moi, j'étais fait pour être jardinier »*.

Il décolle dans le soleil du petit matin d'une très belle journée de Méditerranée, et grimpe sur un cap de 320/330 degrés, vers la Savoie et ses maquis de résistants qu'il doit photographier de dix kilomètres d'altitude, selon sa navigation.

On ne le reverra plus jamais.

C'est pas une question, ça ?

■ Bernard Chabbert

Vue aérienne de la ferme de Rebeyrotte

Quand les avions volent avec les canards

À la ferme de Rebeyrotte, on y vole et on y mange.

Thierry Roussel, propriétaire passionné de la ferme de Rebeyrotte

Du ciel, la Dordogne ressemble à un fouet claquant dans l'air. C'est pour cela que les géographes ont nommé ce genre de boucle spectaculaire un « cingle ». La Dordogne cingle à Trémolat, entre Sarlat et Bergerac, forte des eaux de la douce Vézère dont elle s'est gonflée quelques kilomètres plus à l'est. Le « cingle de Trémolat » est un merveilleux point de repère en avion, pour peu que les rayons du soleil le fassent miroiter. À sa verticale depuis Cadouin, cap au nord-ouest : la ferme de Rebeyrotte, bourg de Vicq, commune de Pressignac-Vicq, latitude N445410, longitude E0004453, altitude 643 pieds, vous attend paisiblement. Et Thierry Roussel, son heureux propriétaire, est déjà aux fourneaux en train de mijoter un aimable rôti de magret de canard à sa façon qui réjouira longtemps vos papilles…

De la tue-cochon au tourisme vert

Thierry Roussel a des origines suisses. Elles datent de son arrière-grand-père. Dans la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle, au gré des migrations et des histoires de vie, l'aïeul de Thierry Roussel a posé ses modestes affaires bien loin des coteaux helvétiques pour s'installer à la ferme, entre Lalinde et Sainte-Alvère, deux chefs-lieux de canton de l'arrondissement de Bergerac, en Dordogne. La vie est rude à Vicq où l'on ne compte que 151 habitants au recensement de 1901. La famille Roussel vivote dans une petite exploitation de polyculture. Plus bas, dans la vallée de la Dordogne, entre Trémolat et Lalinde, la terre est bonne et fertile ; ici sur la côte, le sol est pierreux et dur à l'ouvrage. Thierry Roussel se fait le conteur de ces temps anciens : *« Mes grands-parents, après la première guerre mondiale, ont vécu comme des dizaines de paysans dans cette partie de la Dordogne. C'était de toutes petites exploitations, avec un peu d'élevage, quelques vaches, des cochons, un peu de culture… Ils vivaient pour ainsi dire en autarcie et si la première guerre mondiale a été l'occasion, pour les hommes, de quitter le Périgord, dès la fin du conflit la vie a repris son cours entre une agriculture vivrière, la tue-cochon et les soirées d'hiver. »*

Si la tradition du gavage des canards est ancienne en Périgord, il n'est pas question d'en faire un quelconque commerce ni, bien entendu, d'imaginer une production même artisanale de foie gras, de magrets et autres confits. Les parents de Thierry Roussel vont franchir le pas de la vente directe de produits liés aux canards gras au début des années 60, dans ce qui va constituer la période de la grande transformation de la paysannerie française.

Le propriétaire actuel de la ferme de Rebeyrotte était enfant dans les années 60 (il est né en 1964), mais cette histoire lui est familière : *«Mes parents, comme de nombreux autres agriculteurs à l'époque, ont découvert que le monde rural offrait de grandes possibilités. C'est vrai que dans les années 60 il y a une formidable migration rurale mais c'est aussi le moment où a commencé à se développer le tourisme vert et les vacances à la campagne* ». La France des « trente glorieuses » entre à pleine vitesse dans la civilisation des loisirs. Quatre semaines de congés payés, camping à la ferme, retour à la terre (pour quinze jours au plus trois semaines… N'exagérons pas !) : en 4L Renault ou en 2CV Citroën, avec la petite remorque ou, pour les plus nantis, avec la caravane accrochée à l'arrière de la 404. Les fermes du Périgord sont parmi les premières en France à se mettre au « tourisme vert » et les soues à cochons ne vont pas tarder à devenir de très jolis gîtes ruraux. Chez les Roussel, au mitan des années 70, le tournant est pris.

L'homme qui voulait échapper à l'attraction de la terre

Tout se tient… La production artisanale autour du canard gras vendue en conserves faites maison, le gîte pour accueillir les vacanciers, et puis le couvert pour déjeuner ou dîner sous forme de tables d'hôtes. Insensiblement, la polyculture familiale et traditionnelle des anciens laisse la place à une véritable économie du tourisme rural. On serait tenté de dire « adieu veaux, vaches, cochons, poulets… », au profit des canards qui vont croître et se multiplier pour devenir le symbole de dizaines de fermes identiques à celles de Rebeyrotte. Mais ici, à l'ombre du clocher du bourg de Vicq, qui a fusionné en 1960 avec la commune voisine de Pressignac, à Rebeyrotte, il y a un petit garçon prénommé Thierry, qui a la tête dans les nuages et des ailes dans la tête. C'est ce qui va faire que le destin de cette ferme va changer de cap…

Thierry Roussel n'est pas un « baba-cool » qui aurait fait son retour à la terre dans les années 70 comme tant d'autres. La terre, il ne l'a jamais quittée. Il en connaît la difficulté et les tourments. Il a, à l'instar de tous ses copains de la petite école communale de Pressignac-Vicq, grimpé sur le tracteur familial à l'âge où les enfants des villes apprennent tout juste à faire du vélo et à traverser dans les clous. Et puis, comme la plupart de ses copains aussi, il part au lycée agricole pour obtenir ses diplômes professionnels. Sauf que tel Jonathan Livingston, le goëland du livre mythique de Richard Bach publié en 1970 et traduit en français en 1973 par l'auteur du « Grand cirque », Pierre Clostermann, le jeune Roussel ne veut pas faire comme les siens, comme tous ceux qui l'ont précédé… Comme Jonathan, il veut échapper à la « loi de la gravitation rurale », celle qui vous maintient à la ferme et à la terre, celle qui vous cloue au sol alors que, jeune rimbaldien qui s'ignore, vous rêvez d'être un « homme aux semelles de vent ».

Sauf que la vie est ainsi faite qu'à côté des rêves, il y a la dure réalité. Et il faut beaucoup d'audace pour vivre avec sa passion. De l'audace mais surtout de l'intelligence et du réalisme. Thierry Roussel dispose de ces trois vertus. C'est sa chance. Entre les maquettes d'aéromodélisme que l'on bricole avec les copains, que l'on fait voler et que l'on passe son temps à réparer et les rêves de vrais vols, il y a l'aérodrome de Bergerac qui n'est pas encore envahi par les compagnies aériennes à bas-coûts : « *On passait des après-midi entières avec les copains, à 20 ans, assis sur la barrière qui bordait la piste de Bergerac. On venait tout juste de passer nos brevets de pilote et on était à l'affut du moindre baptême de l'air pour faire nos heures… Quand on n'a pas d'argent pour pratiquer l'aviation de loisir, il faut sauter sur la moindre occasion de voler. On était des passionnés…* ». Et Thierry Roussel d'ajouter : « *Moi je ne voulais pas m'installer comme agriculteur. Cela ne m'intéressait pas. Mon truc, c'était de quitter la terre… Dans tous les sens du mot !* ». Brevet de pilote privé à 19 ans, en 1983, licence de pilote professionnel ensuite à Aurillac : l'oiseau prend son envol.

L'aviation de plein champ, comme au temps des pionniers

Dans les années 80, voler était encore une sorte de luxe et il n'était absolument pas question de transport aérien de masse. Quelques audacieux ayant le sens du commerce, joignant l'utile à l'agréable, ont eu l'idée, à la campagne, de créer de petites sociétés aériennes dont l'activité principale consistait à organiser des baptêmes de l'air à partir de terrains pour lesquels ils obtenaient une autorisation temporaire le temps d'un week-end. En Dordogne, une de ces « micro-compagnies », Cyrano Aviation, basée à Bergerac, a ainsi connu dans les années 70-80 un vrai succès commercial. À bord d'un Rallye ou d'un Jodel, le patron posé au milieu d'un champ embarquait des passagers qui faisaient la queue pour leur « baptême de l'air » au-dessus de chez eux en quelque sorte. Le petit avion se posait régulièrement à Bergerac pour le refueling et revenait dans son champ d'occasion pour emporter de nouveaux clients découvrant pour la première fois les joies du ciel. Le patron de Cyrano Aviation va expliquer alors à Thierry Roussel qu'il n'est pas si compliqué que cela de faire sa propre piste, dans sa propriété. Comme, dans le même temps, la question de la transmission de l'exploitation agricole se posait à la famille Roussel, tout s'est enchaîné presque logiquement… La décennie 90 commence. ►

© Atlantic Training

La ferme de Rebeyrotte est devenue exclusivement un gîte rural avec des chambres d'hôtes et une activité de restauration associée à une montée en puissance de la fabrication de produits autour du canard gras. Dans le même temps, toujours en 1990, une piste d'atterrissage de 600 mètres d'abord, portée ensuite à 850 mètres, est ouverte. Le concept est né : gastronomie et aviation. Il sera plus difficile pour Thierry Roussel de faire admettre aux services fiscaux que la construction d'une piste d'aérodrome, en pleine campagne périgourdine, est une activité professionnelle permettant de récupérer la TVA sur les travaux ! L'année d'avant, en 1989, Thierry Roussel avait jeté son dévolu sur un Jodel dont il ne se séparera plus, qui stationne fièrement dans le hangar de l'aérodrome de Reyberotte, juste à côté de la ferme éponyme aux côtés d'un ULM, d'un autre Jodel et d'un fuselage de P40 en cours de restauration par un ami des Roussel.

On pourrait concevoir aisément que l'ouverture d'une piste destinée à recevoir des avions de tourisme, en France, s'apparente à une sorte de parcours du combattant dont on ressort au mieux essoré au pire totalement dégoûté… Étrangement, au risque d'être démenti dans un avenir proche par une nouvelle législation tatillonne, la tâche est plutôt aisée. Les services préfectoraux, interlocuteurs directs du demandeur, une fois la demande enregistrée, contactent la Direction générale de l'aviation civile, la Gendarmerie du transport aérien et la Police de l'air aux frontières. Si vous n'êtes pas à proximité d'une installation classée, ces services se contenteront dans leur visite sur place de vérifier si le voisinage reçoit du public, une école par exemple, ou si vous êtes trop près de lignes électriques. L'état du terrain en lui-même n'est pas véritablement pris en compte dans l'autorisation d'ouverture d'une piste. Il convient qu'il ne soit pas trop bosselé mais seul le propriétaire a la charge de son entretien. Il lui appartient aussi de fixer les conditions de sécurité pour se poser. Thierry Roussel a ainsi réservé sa piste à des pilotes justifiant d'au moins 200 heures de vol en tant que commandants de bord. C'est ainsi que l'aérodrome LF2432 de la ferme de Rebeyrotte s'apparente quelque peu à un petit altiport avec une légère montée qui favorise, en piste préférentielle 19, les atterrissages courts. Une manche à air signale bien que nous sommes en présence d'une piste en bonne et due forme, assez large (35 mètres), ouverte aussi bien à l'aviation de tourisme qu'aux ULM, sans parler des hélicoptères de plus en plus nombreux.

Construit à 199 exemplaires entre 1926 et 1933, le Ford Trimotor, appelé « Tin Goose », est précurseur du transport aérien, piloté par de célèbres aviateurs comme Charles Lindbergh ou Amelia Earhart.

© Atlantic Training

Voilà donc, à la lisière du Périgord pourpre et du Périgord noir, une aviation de plein champ comme on parle d'agriculture du même nom, ouverte, libre, d'une simplicité étonnante parce qu'authentique. Comme un retour aux sources pour une aviation de loisir où la découverte était la règle entre Icare et Epicure, entre plaisirs du vol et plaisirs de bouche.

« Ici, les pilotes ont souvent fabriqué eux-mêmes leur avion »

Le registre de l'aéroclub de Rebeyrotte, association loi de 1901 créée en 1991 et permettant réglementairement aux visiteurs de se poser sans enregistrement nominatif, est formel : il se pose entre 200 et 250 avions par an à la ferme, 80 % de ces vols se déroulant entre avril et octobre. On vient de partout à Rebeyrotte : de Suisse (où les pilotes privés ont l'habitude des altiports), du Royaume-Uni, d'Allemagne… De nombreux aéroclubs français viennent aussi à « la ferme » d'autant plus connue que l'épouse de Thierry Roussel, agent générale d'assurances à Lalinde, assure de plus en plus d'aéroclubs, via la Réunion Aérienne, la célèbre compagnie spécialisée dans ce genre de risque. On y vient de partout en « saut de puce » pour y découvrir les beautés rustiques du Bergeracois et de la vallée de l'Homme toute proche mais aussi pour y déguster une gastronomie familiale et traditionnelle. Et ce qui importe beaucoup à Thierry Roussel, c'est qu'il s'agit souvent d'une clientèle non-fortunée : *« Il existe très peu d'exemples comparables en France. Dans le Dijonnais, il y a un circuit de propriétés viticoles que les gens visitent en hélicos avec voitures de maître à l'arrivée… Rien de tout cela ici. Les pilotes ont souvent fabriqué eux-mêmes leur propre avion. On n'est pas du tout dans un loisir de riches ! Et tant mieux!».*

Ceux qui ont découvert la ferme et y reviennent avec plaisir sont aussi des visiteurs initialement inattendus : les militaires de l'aviation légère de l'Armée de Terre, en provenance de l'ESALAT de Dax, de Brétigny-sur-Orge, de Pau ou de Cazaux qui posent leur Tigre ou leur Gazelle tout près des bâtiments de la ferme lors de leurs vols d'entraînement. *«Parmi les hélicoptères qui se posent de plus en plus nombreux ici, les militaires sont majoritaires»*, raconte Thierry Roussel. *« Ils m'ont adressé un courrier me demandant l'autorisation de se poser ici. J'ai bien entendu dit oui. C'est parfois très étonnant de voir se poser cinq ou six machines très spectaculaires… Cela fait une vraie attraction ici au village de Vicq et les voisins sont tout contents. Il y a quelque jours, ils sont venus avec un Caracal. Ce n'était pas rien… Avec la perche de ravitaillement, c'était assez étonnant à voir».*

Un airparc d'amis en projet

À 49 ans, Thierry Roussel entend bien s'envoler pour de nouvelles aventures. Après avoir créé, avec un ULM, une petite société de survol en biplace de la vallée de la Dordogne, il ambitionne, sur un terrain de 10000 m² de réaliser un airparc où les habitants des maisons auront un accès direct avec leur avion à la piste de Rebeyrotte. Projet de longue haleine auquel il travaille en compagnie du maire de Pressignac-Vicq, Patrick Breton, lui-même passionné d'aviation. Ce futur airparc ne ressemblera pas au Vendée Air Park de Talmont-Saint-Hilaire, premier village d'aviateurs en France et en Europe qui comptera, fini, cinquante-deux maisons… Encore moins à l'airparc de Biscarosse où l'on recense soixante-trois parcelles… Celui de Thierry Roussel n'accueillera guère plus de cinq maisons. Et encore : *« J'aimerais que ce soit des amis qui s'installent là parce que moi, ça ne m'intéresse pas d'avoir des voisins qui ne sont pas des amis… »*. D'ici Noël 2013, Thierry Roussel espère obtenir toutes les autorisations. Il a pensé à tout : le petit étang qui borde la piste 01-19 sera la réserve d'eau de protection incendie indispensable à ce genre de réalisation.

Voilà la ferme de Rebeyrotte et ses joyeux habitants. Venez déguster leurs produits dans la grande salle à manger chaleureuse ornée d'une belle maquette du mythique Ford Trimotor « Tin Goose » construit à 199 exemplaires entre 1926 et 1933, dont l'unique exemplaire encore en activité assure des vols touristiques au-dessus du Grand Canyon du Colorado. D'emblée vous serez dans l'ambiance de l'aviation au champ. Et puis d'ailleurs « Tin Goose » en anglais signifie « oie en fer blanc ». Une oie, des canards… Comme disait Michel Audiard : « Faut pas prendre les enfants du bon Dieu pour des canards sauvages », mais par contre « faut vraiment prendre les canards de Rebeyrotte pour de vrais amis des avions » !

■ Jean Gasnier

Le séchoir d'autrefois transformé en chambres d'hôtes

© Atlantic Training

Gamme Falcon : Falcon 7X, Falcon 2000S, Falcon 900LX

Le roi des ailes

50 ans après le vol du premier Mystère-Falcon, les descendants du génial avion conçu par Marcel Dassault sont toujours leaders dans la classe des business jets, les « bizjets ».

Marcel Dassault

« Un bel avion vole bien »

Toute sa vie, Marcel Dassault va œuvrer pour devenir le meilleur avionneur au monde. Juif né en 1892, Marcel Bloch est arrêté et interné en 1940 avec son épouse et ses deux fils à Montluc et ensuite à Drancy pour finalement être déporté à Buchenwald en août 1944. Il est sauvé de la mort par Marcel Paul, chef de l'organisation communiste clandestine du camp. Rentré des camps, le constructeur des célèbres avions Bloch dans l'entre-deux-guerres transforme son nom en Bloch-Dassault, puis en Dassault. C'est le nom de code « char d'assaut » utilisé par son frère, le général Darius-Paul Bloch, dans la Résistance, auquel Marcel Bloch ajoute un « L », clin d'œil à l'aile d'avion.

En 1947, année de la naissance du Dassault 312, Chuck Yeager, sur la base californienne d'Edwards, passe pour la première fois le mur du son. Le journaliste Bernard Chabbert raconte : *« Chez Dassault, on a choisi de travailler sur un bimoteur plutôt pataud et facile à construire pour deux raisons prioritaires : d'une part il fallait relancer les équipes et les ateliers et d'autre part, il fallait pouvoir vendre les avions pour payer tout cela. L'État français avait justement besoin pour l'armée de l'air d'un bimoteur de transport léger et le Dassault 312 tomba à pic. La machine Dassault était relancée… »*

Bernard Chabbert poursuit son propos : *« Le Dassault 312 n'était pas un engin fulgurant mais c'était un avion superbement construit. Dès la renaissance de l'usine de Mérignac, un style de construction d'un grand raffinement s'était installé chez Dassault. De toute évidence, le potentiel de cette maison allait bien au-delà du Dassault 312. Du patron jusqu'au chaudronnier, tous voulaient s'attaquer au graal de la technique aéronautique : le chasseur à réaction. Le défi était immense. »*

C'est ainsi que va naître, après le MD 450 Ouragan, premier chasseur français à réaction, la célèbre série des Mystère dont le plus célèbre, le Mystère IV, va être le premier supersonique. *« Un bel avion vole bien »*, disait Marcel Dassault. Le Mystère IV vole bien et il est beau ! Pour Bernard Chabbert, *« le Mystère IV n'était pas seulement un chasseur, il a été le détonateur d'une autre aventure bâtie sur une équation combinant superbement deux extrêmes : Dassault 312 plus Mystère IV égalent Mystère-Falcon »*. Dit comme cela, c'est presque aussi évident que *« $E = mc^2$ »*… Le génie, c'est d'y avoir pensé.

« J'ai trouvé l'oiseau »

Toute sa vie, Charles Lindbergh va œuvrer pour que le monde change grâce au transport aérien. Né en 1902, « l'aigle solitaire » est le premier pilote à traverser l'Atlantique, de New York à Paris, sans escale et en solitaire à bord de son avion *Spirit of Saint Louis* en mai 1927. Toujours en deuil après l'enlèvement et la mort de leur petit garçon, les Lindbergh partent en Europe en 1935 pour fuir les projecteurs. En Allemagne, envoyé pour faire un rapport sur la Luftwaffe, Charles Lindbergh ne va pas demeurer insensible aux discours de Göring… Cet attrait va contribuer à faire passer l'aviateur et ses camarades d'*America First* du statut de pacifistes proaméricains à celui d'antisémites philo-nazis. Après Pearl Harbor, Lindbergh changera d'avis mais le mal-être restera dans les mémoires. Il contribuera à faire

de cet homme un être secret, fuyant la notoriété née de son exploit de 1927, aussi hasardeux dans ses amitiés politiques et idéologiques que fiable et visionnaire dans ses choix aéronautiques…
Dans les années 60, Charles Lindbergh est conseiller technique du président de la Pan American Airways, Juan Trippe. Celui-ci souhaite acheter quelques dizaines de biréacteurs légers. Après la visite à Sud Aviation à Toulouse, intéressée par le Concorde, la délégation américaine de la Pan Am arrive dans les ateliers Dassault à Mérignac le 4 mai 1963. « *Charles Lindbergh,* rapporte Bernard Chabbert, *a entendu parler d'un petit jet privé fabriqué à Mérignac, le Mystère 20. Il décide de venir le voir et le soir-même, câble à New York au président de la Pan Am : "I've found your bird* ».
Les tractations commerciales entre les responsables de Dassault et de la Pan Am se déroulent pendant l'été 1963 à New York. Au 56ème étage du célèbre Pan Am Building (sur Park Avenue); à 3 heures du matin et après 33 heures de négociations, un contrat est signé le jour de l'*Independance Day*, le 4 juillet. Le contrat porte sur une commande ferme de quarante Mystère 20 et 120 options. Il s'agit de la plus importante commande de l'histoire pour un avion civil. Marcel Dassault et Charles Lindbergh, que tant de choses séparent, ne se sont pas rencontrés à Mérignac ce 4 mai 1963 mais les décisions qu'ils ont prises et les actions qu'ils ont entamées ont changé le cours de l'histoire aéronautique.

Du Mystère 20 au Falcon

Diplômé de l'ETACA (devenue ESTACA : Ecole supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile), René Lemaire commence sa carrière à la SNCASO (Société nationale des constructions aéronautiques du Sud-Ouest) en 1947. Il a alors 19 ans. Il quitte la SNCASO en 1959 et entre chez Dassault. « *À la SNCASO,* se souvient-il quand on lui fait raconter cet épisode de sa carrière, *on m'a demandé de travailler sur un avion qui ne me plaisait pas. Un ami m'a dit alors : "Tu n'as rien à faire ici". J'ai donc rejoint l'équipe Dassault* ». Son choix est sévèrement désapprouvé par son épouse mais sa décision est prise. C'est Serge Dassault, à l'époque directeur des essais en vol, qui embauche René Lemaire. « *Nous sommes très heureux de vous avoir* », lui dit le fils de « Monsieur Marcel ». « *Votre salaire sera forfaitaire : 56 heures de travail… Mais nous faisons beaucoup plus.* » René Lemaire se rappelle encore aujourd'hui combien cette précision était juste. Mais pour ce passionné et ses équipes, il y a un véritable défi à relever et chaque minute compte dans cette course technologique. Le travail sur le Mystère 20 va lui confirmer que chez Dassault, il faut aller vite et bien.
C'est le 15 novembre 1961 que Marcel Dassault décide de lancer le Mystère 20. Sa demande est très simple : il faut que le Mystère 20 vole au Salon du Bourget de 1963. Pour atteindre l'objectif, c'est une autre histoire. A l'époque, l'aviation d'affaires est quasi inexistante en Europe. Marcel Dassault veut un bimoteur capable d'emporter à son bord dix personnes avec l'élégance du de Havilland Dragon Rapide, ce sublime biplan britannique d'avant-guerre. La direction technique de Mérignac, dirigée par Paul Deplante et Paul Chassagne, a quinze mois pour étudier, construire et faire voler le Mystère 20 numéro 01. Le compte à rebours est lancé ! C'est sur René Lemaire et les compagnons de son équipe, en fait, que repose cet étonnant challenge.

Charles Lindbergh et la délégation Pan Am, le 4 mai 1963 à Mérignac. A droite, René Lemaire, patron du programme Falcon au centre technique de Mérignac.

Un nouveau record de Jacqueline Auriol

Jacqueline Auriol dans le cockpit du Mystère-Falcon 20, 1965

René Lemaire raconte : « *Pour booster les ventes, les commerciaux de Dassault et de Pan Am Falcon Jet ont une idée de génie : faire que le Falcon détienne un record. Ils considèrent qu'un record féminin, en aviation, a plus d'impact sur le public et peut rester invaincu bien plus longtemps. Le choix se porte alors sur la célèbre aviatrice Jacqueline Auriol. Pour le copilote, le choix était plus compliqué. Il ne pouvait pas être un pilote d'essais ou professionnel pour prévenir tout dénigrement et laisser circuler la rumeur selon laquelle Jacqueline Auriol n'aurait pas piloté. Ingénieur d'essais et seulement titulaire d'un modeste brevet de pilote privé, je suis devenu le candidat idéal. Le 10 juin 1965, le record des 1000 kilomètres (Istres-Cazaux-Istres) est homologué à 859 km/h et le 14 juin, le record des 2000 est établi à 819 km/h, tout cela sans escale ! »*. Le Mystère 20 01 du record féminin a été restauré pour le compte du Musée de l'air et de l'espace du Bourget par l'association IT Mercure et a rejoint le célèbre musée le 15 février 2013. ■

Fuselage, profil de la voilure, définition de l'empennage, sélection du réacteur : tout est étudié pour mener à bien ce projet d'envergure. Marcel Dassault se préoccupe tout particulièrement des commandes de vol car pour le « Patron », comme on l'appelle, la qualité de pilotage est primordiale. Les souvenirs de René Lemaire n'ont pas pris une ride : « *Nous étions trois à prendre le train de nuit à la gare Saint-Jean pour arriver au petit matin en gare d'Austerlitz. On avait les plans dans les cartons à dessin. Monsieur Dassault nous recevait dans son hôtel particulier du XVIème arrondissement, dans son salon. Je le revois assis dans son fauteuil, les plans ouverts sur ses jambes allongés sur la table basse. Il écoutait toujours avec beaucoup d'attention ce qu'on disait et ensuite, il tranchait. Quand on sortait de la réunion, nous savions exactement quoi faire en redescendant sur Mérignac de nouveau en train.* »
Dès mars 1962, les travaux du prototype débutent. Le groupe technique de Mérignac commence l'usinage du premier morceau du fuselage, l'usine de Talence (rue Roustaing) travaille sur le plan central. Et tout s'enchaîne très vite : les entreprises aéronautiques du grand sud-ouest de la France sont toutes sollicitées pour la fabrication de la voilure, de l'empennage, du train… Pour les aménagements intérieurs, il n'existe pas encore en France l'industrie spécialisée. Marcel Dassault décide de choisir la société britannique Rumbold. Il écrira ensuite à ses collaborateurs : « *Je vous retourne, inclus, votre modèle de fauteuil anglais pour le Mystère 20. Il est très bien, il n'y a vraiment que les Anglais pour avoir le chic anglais* ».
Le premier vol du Mystère 20 01, immatriculé F-WLKB, le 4 mai 1963, est perturbé par un seul événement inattendu : celui, on l'a vu, de la visite d'une délégation américaine de la Pan Am. Mission accomplie pour l'équipe de René Lemaire, le « Kilo Bravo » quitte Mérignac pour son 17ème vol et se pose au Bourget le 4 juin 1963, pour le fameux salon inauguré par le général de Gaulle. En plus de cela, le contrat avec la Pan Am est sur le bon cap. Quoi demander de plus à un proto tout juste sorti depuis trente-quatre jours du nid mérignacais ?

Cette année 1963

- **22 janvier :** signature du traité de l'Elysée par le général de Gaulle et le chancelier Adenauer.
- **22 mars :** sortie de l'album *Please, please me* qui marque le début de la beatlemania.
- **16 juin :** Une Soviétique, Valentina Terechkova, est la première femme cosmonaute.
- **26 juin :** voyage triomphal de John F. Kennedy à Berlin, en pleine guerre froide, au cours duquel il prononce sa fameuse phrase *« Ich bin ein Berliner »*. Il sera assassiné à Dallas le 22 novembre.
- **28 août :** la marche pour les droits civiques à Washington se termine par le célèbre discours de Martin Luther King, *« I have a dream »*.
- **12 septembre :** la première génération de Porsche 911, la type 901 est présentée à l'occasion du salon automobile de Francfort. Reine dans sa catégorie, elle marque une vraie révolution stylistique et technique et devient la référence du sport auto.
- **11 octobre :** décès d'Edith Piaf et de Jean Cocteau. ■

► La Pan Am commande donc quarante Mystère 20, mais quelques problèmes restent à résoudre. Les Américains ont besoin d'un avion qui pourra relier *East coast* et *West coast* d'un trait (3700 kilomètres), il est donc nécessaire de changer le réacteur et d'augmenter la capacité d'emport de carburant. Le Mystère 20 01 a de mauvaises qualités de décrochage, il est donc indispensable de modifier les bords d'attaque afin d'obtenir un décrochage dans l'axe. Certaines modifications porteront également sur le train pour améliorer les capacités d'atterrissage pour assurer une meilleure sécurité lors de l'impact avec le sol.
Reste enfin un dernier problème et pas le moindre : le nom de l'avion. Puisque le nom « Mystère » est difficilement prononçable en anglais, les Américains proposent le nom « Baby Jet » ou encore « Citation ». Mais au moment de choisir « BJ », Alex Nikolsky, collègue de René Lemaire à la direction générale de Dassault, à Paris, embarque les

Américains de la Pan Am dans sa voiture et les amène au Pont-Neuf devant la façade de la célèbre Belle Jardinière, dont les lettres au néon « BJ » illuminent la Seine… Adieu « Baby Jet », bonjour « Fan Jet Falcon » qui va passer à la postérité sous le nom de « Falcon ».

« C'est le roi des avions, l'avion des présidents »

Le premier vol du Falcon 20 n°1 a lieu le 1er janvier 1965. Depuis, 2250 Falcon sont en service dans 80 pays, cumulant 16 millions d'heures de vol. En 2012, les avions d'affaires représentent 71 % de l'activité du groupe Dassault Aviation. Le Falcon a été vendu aux états, aux entreprises, à des sociétés d'affrètement et même à quelques particuliers comme le chef d'orchestre autrichien Herbert von Karajan, qui était fou amoureux de son Falcon et le pilotait lui-même.
Les Falcon sont depuis toujours les leaders de la première division des *bizjets,* ces business jets. Comme le dit plaisamment Bernard Chabbert, *« ils sont considérés comme les Rolls-Royce de l'aviation, à moins que les Rolls-Royce ne soient les Falcon de l'automobile »*. Fabuleux avion pour les pilotes, les Falcon ont des qualités de décollage et d'atterrissage courts très supérieures à la concurrence. On peut poser et décoller, sans problème, un Falcon 2000 à Villemarie. Et en plus de ça, les Falcon sont les avions les plus sûrs au monde…
À l'occasion de la NBAA 2013, la grande messe de l'aviation d'affaires qui s'est déroulée du 22 au 24 octobre 2013 à Las Vegas, Dassault Aviation a présenté le dernier né de la famille Falcon : le Falcon 5X. Juste pour prendre la mesure de l'aventure, il faut revenir à un certain 4 mai 1963, à 9000 kilomètres de la ville du péché, sur le tarmac de Mérignac où une non-rencontre entre un avionneur de génie et un pilote de légende a bien permis de « trouver un oiseau » : le Falcon au patronyme remarquablement bien choisi puisque le petit rapace éponyme tire son nom de ses ailes en forme de lames de faux, comme l'acier de l'outil de la moisson, pointu, lisse et courbe… Et elle fut belle la moisson des Falcon Dassault en cinquante ans, d'autant plus belle qu'elle est loin d'être achevée.

■ Gosia Petaux

Le 5X, le dernier né de la famille Falcon (octobre 2013)

Bernard Bonnin prend de la hauteur en paramoteur

« Ces merveilleux fous volants », clin d'œil au film culte de Ken Annakin réalisé en 1965 avec une pléiade d'acteurs tous plus efficaces les uns que les autres, devient une rubrique récurrente dans *Copernic*. Bernard Bonnin se prête au jeu. Ce dernier est rédacteur en chef adjoint à France 3 Aquitaine et n'aime rien tant que survoler sa région au rythme lent de sa drôle de machine.

EN 7 QUESTIONS ET 7 DATES, UNE OU UN PASSIONNÉ D'AVIATION, EN AQUITAINE, SE PRÉSENTE DU TAC-AU-TAC. DÉCOUVERTE !

Bernard Bonnin sur sa machine volante

Bernard BONNIN en 7 dates

1952 Naissance à Caudéran (Gironde).

1972 Chargé de communication.
Cégep de Sainte-Thérèse. Québec, Canada.

1974 Maîtrise de Journalisme. Université de Bordeaux III.

1976 Coopérant à Radio Djeddah. Arabie Saoudite.

1978 Journaliste à FR3 Poitiers.

1991 Rédacteur en chef adjoint à France 3 Aquitaine. Bordeaux.

2002 Brevet de pilote ULM, classe paramoteur.

BERNARD BONNIN EN 7 QUESTIONS :

Qu'est-ce qui vous a donné l'envie de voler ?

Un article paru dans *L'Express* évoquait, photos à l'appui, un raid en paramoteur au Maroc. Pour moi, c'était la synthèse parfaite : le survol du désert. Le lendemain, je contactais Ghislain Bentayou, instructeur paramoteur au Barp, en Gironde.

Quel souvenir avez-vous de votre premier vol en solo ?

Un décollage en apnée, un vol court, une observance très stricte des instructions de mon coach, un atterro parfait.

Quelle a été votre première machine volante ?

Un paramoteur (A3 +, Solo 210) de la marque Adventure. Un parapente Elle + de 28 m².

Sur quoi volez-vous aujourd'hui ?

La même machine ; j'ai changé d'aile pour une aile Premium de 30 m².

Quel(le) est votre aviateur ou aviatrice préféré(e) ? Pourquoi ?

Pierre Clostermann, auteur du "Grand Cirque". Première lecture d'un récit de pilote de chasse des Forces Françaises Libres dans la Royal Air Force. Sur Spitfire.

Le survol que vous préférez en Aquitaine ?

Le littoral girondin, un matin de juin ou le survol de la Dordogne entre Domme et Beynac avec le village de La Roque-Gageac.

L'engin que vous rêvez de piloter un jour ?

Un Airbus A340 en approche de Chicago O'Hare International Airport.

AéroMag-Aquitaine et Bordeaux Technowest œuvrent pour le secteur aérospatial ici et maintenant

25 rue Marcel Issartier
BP 20005 - 33702 MERIGNAC CEDEX
Tél. : 00 33 (0)5 56 34 35 44
Fax : 00 33 (0)5 56 34 32 75
contact@technowest.com

www.technowest.com

Bordeaux Technowest

Du talent, de l'ambition et vous…

La Technopole Bordeaux-Technowest agit au service des 8 communes du nord-ouest de l'agglomération bordelaise (Mérignac, Saint-Médard-en-Jalles, Le Haillan, Blanquefort, Martignas-sur-Jalle, Saint-Aubin-de-Médoc, Saint-Jean-d'Illac et le Taillan-Médoc). La Technopole **mobilise** et **coordonne** des acteurs, des ressources et des infrastructures, dans le cadre du développement de son territoire.

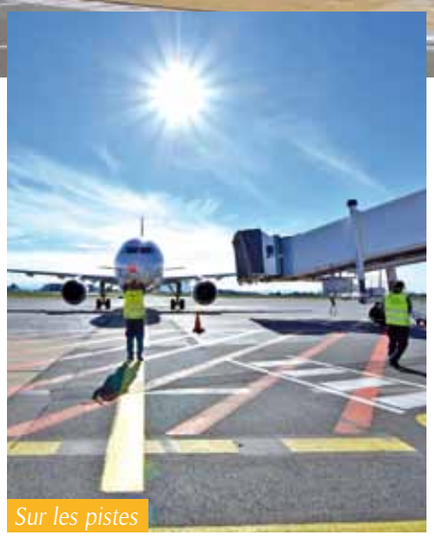
Bordeaux-Technowest est la seule Technopole en France dédiée au secteur Aéronautique-Spatial-Défense (ASD). Elle accompagne les projets innovants de leur naissance jusqu'à leur maturité.

En partenariat avec

Aéroport de Biarritz, cinq projets pour 2015

C'est le seul aéroport géré par un syndicat mixte dont le trafic dépasse, depuis 2008, le million de passagers. En constante progression, l'aéroport international de Biarritz-Anglet-Bayonne a mis en place un plan de développement sur quatre ans.

Un aéroport classé international depuis 36 ans.



Sur les pistes

Fin 2015, l'aéroport de Biarritz-Anglet-Bayonne aura investi, en l'espace de quatre ans, pas moins de vingt millions d'euros. Des investissements non subventionnés mais autofinancés via un emprunt et les fonds propres du syndicat mixte gestionnaire et propriétaire de l'aérodrome[(1)]. De fait, une coquette somme destinée à financer des travaux de rénovation des infrastructures, histoire de suivre l'évolution du nombre de passagers qui affiche une progression supérieure à 35 % en 10 ans, en étant passé de 800 322 voyageurs en 2003 à 1 084 200 en 2012. Ce qui représente une croissance d'environ 72 % pour le trafic passager à l'international dans le même laps de temps.

Cette évolution favorable devrait se poursuivre pour l'aéroport, inauguré en 1954 et classé aéroport international depuis 36 ans. *« Il faut en effet intégrer le report de la réalisation de la ligne LGV entre Bordeaux et l'Espagne,* constate Didier Riché, directeur général de l'aéroport. *Nous envisageons un développement entre 2020 et 2030 alors que nous avions anticipé un impact négatif avec l'arrivée de la ligne LGV. C'est une donnée à prendre en compte dans nos projets à long terme au niveau des infrastructures.»* La direction se montre prudente au niveau des prévisions mais estime que le trafic pourrait s'élever à 1 200 000 passagers en 2020 et à 1 400 000 en 2030.

Le parking, enjeu crucial

La réponse au développement du trafic s'organise autour d'un plan 2012-2015 en cinq projets dont deux sont d'ores et déjà terminés. La rénovation de l'aérogare de l'aviation d'affaires, un des points forts de l'aéroport, a ouvert le bal. Egalement terminée : la rénovation des parkings pour avions. Soit un montant total d'1,8 million d'euros pour ces deux réalisations. Troisième projet en cours : la construction d'un bâtiment de maintenance de 1000 m² qui s'achèvera fin 2013 pour un coût de deux millions d'euros.

L'aéroport de Biarritz-Anglet-Bayonne en chiffres

Didier Riché, DG de l'aéroport de Biarritz

Nombre de passagers :
Janvier-Juillet 2013 :
625 859 (+ 0,91 %/2012)
2012 : 1 084 200 (+ 5 %/2011).
National : 844 388 (+2,4 %) ;
International : 239 812 (+ 15 %).

Les compagnies :
Air France, Hop !, Thomas Cook Airlines, Darwin, EasyJet, Ryanair, SAS Scandinavian Airlines, Transavia, Volotea.

Chiffre d'affaires total 2012 :
16 408 K€
Dont aviation générale (aviation d'affaires et privée, aviation légère et aviation militaire) : 695 K€ (+21,7 %/2011). Entre 2008 (416 K€) et 2012, l'aviation générale a ainsi progressé de près de 67 %.

Mais c'est sans doute du côté de la rénovation et de la reconfiguration de l'espace parking et de l'accès des voyageurs à l'aéroport que se situe l'un des plus importants dossiers. Un enjeu crucial pour augmenter les capacités de stationnement, bel et bien saturées. Coût sur trois ans : cinq millions d'euros. L'objectif étant de faire passer la capacité actuelle de 1 350 places (dont 350 emplacements réservés pour les voitures de location) à 1800 places dont 400 pour les loueurs. Enfin, l'aéroport prévoit la reconstruction d'un taxiway, voie d'accès pour les avions à la piste. Trois millions sont programmés pour ce projet, toujours à l'horizon 2015.

Marie Lejeune-Piat

(1) Le syndicat mixte est composé de l'agglomération Côte Basque-Adour, du conseil général des Pyrénées-Atlantiques, de la CCI de Bayonne, du conseil général des Landes et de la ville de Saint-Jean-de-Luz.

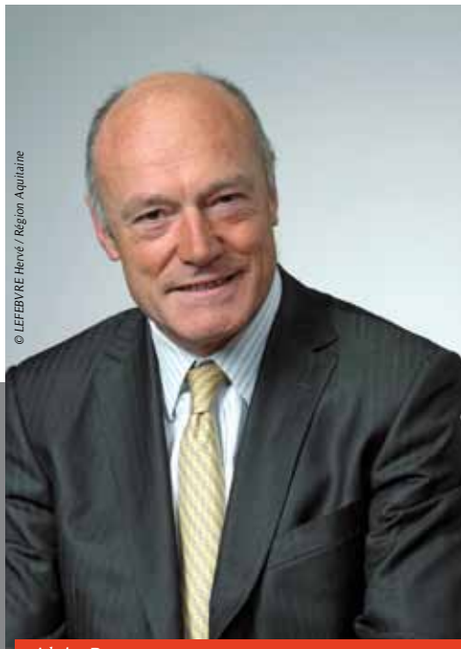
Enquête
réalisée par Frank Niedercorn

Grands groupes et PME-PMI
S'entendre ou mourir

Si les grands groupes de l'aéronautique et leurs sous-traitants ont un destin commun, leurs relations n'en demeurent pas moins compliquées. Les grands industriels veulent des sous-traitants à la fois souples et réactifs, capables de travailler sur la qualité et de s'engager sur le long terme. Les PMI ont, quant à elles, parfois du mal à suivre et dénoncent encore trop souvent les exigences sur les prix. Et pourtant, l'avenir ne dépend-il pas d'une évolution équilibrée des relations entre avionneurs et PMI ?

Quel avenir pour les relations entre grands groupes industriels de l'ASD, l'Aéronautique-Spatial-Défense, et sous-traitants ? Après un salon du Bourget qui a permis aux avionneurs, Airbus et Boeing en tête, d'engranger un volume record de commandes, un néophyte pourrait penser que tout va pour le mieux. Pas si simple, puisque cette croissance peut s'avérer difficile à financer. D'autres marchés vont rencontrer des difficultés pour des raisons inverses. Dans le spatial, les sous-traitants risquent bien, en effet, d'être impactés par la volonté d'Arianespace de réduire ses coûts de 30 % sur sa future génération de lanceur. Quant au marché militaire, il est suspendu à la signature par Dassault d'un premier contrat à l'export avec l'Inde pour le Rafale. Trois situations bien distinctes qui vont pourtant avoir des conséquences identiques : une évolution de la filière industrielle, voire une restructuration. Avec à la clé de nouvelles relations entre grands donneurs d'ordres et PMI sous-traitantes. Des relations qui, même lorsque les marchés sont au rendez-vous, restent compliquées et souvent déséquilibrées au profit du grand acteur qui impose sa loi.

Le groupe basque Lauak, un poids lourd de l'aéronautique régional, sous-traitant de rang 1 d'Airbus



© LEFEBVRE Hervé / Région Aquitaine

Alain Rousset, président du Conseil régional d'Aquitaine

Le territoire aquitain sur lequel la filière ASD pèse lourd n'échappera pas à cette évolution. Certes, depuis des années, la filière aéronautique emmenée par Airbus a donné le ton, avec la volonté d'imiter le schéma de l'automobile dans lequel la sous-traitance s'est mise en ordre de marche derrière ses plus gros donneurs d'ordres. Avec à la clé des relations bien différentes de celles qui prévalaient jadis, quand la poignée de main entre le patron d'une grande entreprise et son sous-traitant valait tous les contrats. Une époque à laquelle la qualité technique de la solution et la sécurité primaient sur le reste. *« Une PME pouvait développer un prototype sur ses fonds propres car il y avait une relation de confiance totale avec le donneur d'ordres »*, affirme François Courtot, ancien patron de Safran en Aquitaine et président de l'UIMM Gironde-Landes. La compétition internationale, l'entrée en scène d'acteurs privés et la consolidation ont changé la donne.

Première conséquence : la guerre des prix. *« Les directions techniques étaient aux commandes et géraient les achats sans beaucoup se préoccuper des coûts. Aujourd'hui, ce sont désormais les directions achats qui ont beaucoup plus de poids, au détriment des relations avec les sous-traitants locaux »*, résume François Courtot. Dès lors, on observe une obsession des prix permanente chez les sous-traitants. L'un d'entre eux note qu'avec le plan de restructuration Power 8 d'Airbus *« certains prix ont été divisés par deux malgré l'augmentation des salaires et des matières premières »*. Voire certains projets, qui arrivent dans les PME avec *« des prix inférieurs à celui de la matière première »*, constate Maud Pawlowski, chargée de mission au conseil régional d'Aquitaine. *« On se relève à peine des conséquences des procédures d'achats globales et on prend conscience que ce n'est pas en assassinant les sous-traitants que l'on améliorera l'état de la filière »*, explique Agnès Paillard, présidente du pôle Aerospace Valley.

Ainsi en Midi-Pyrénées, Airbus a signé un « manifeste » avec certains de ses plus grands sous-traitants pour *« la construction d'une filière aéronautique plus solidaire, innovante et compétitive. »*

« L'amélioration des relations entre grands groupes et PME peut passer par les projets de recherche. »

Alain Rousset, président de la région Aquitaine

En 2011, Jean-Claude Volot, alors médiateur de la sous-traitance et par ailleurs industriel dans l'aéronautique, dénonçait le pillage des PME par les grands groupes. Qu'en pensez-vous ?

« Je partage ce constat. Notre paysage industriel est celui de grands groupes avec des PME sous-traitantes et sans ETI (entreprises de taille intermédiaire). On trouve d'ailleurs l'équivalent sur le plan politique avec des régions qui n'ont pas en France la puissance de leur équivalent dans d'autres pays, notamment l'Allemagne. C'est bien l'objectif de notre club des ETI de constituer un groupe d'entreprises puissantes et pas seulement dans le domaine aéronautique d'ailleurs. Car des entreprises puissantes ont des relations différentes avec les grands groupes donneurs d'ordres et ne sont pas sous la coupe de services achats aveugles et totalement déconnectés des réalités du terrain. J'ai un exemple sur notre territoire d'une très belle PME de l'aéronautique qui a été mise à mal par le service achat d'un industriel de premier plan. L'amélioration des relations entre grands groupes et PME peut passer par les projets de recherche. C'est ce que nous faisons par exemple avec le projet Arcos dans lequel on associe des PME autour de Safran. Le vrai modèle est toutefois celui que l'on met en place avec Turbomeca afin que sur les 250 millions d'euros de commandes, le maximum aille à des PME. L'accompagnement de la Région porte notamment sur la montée en gamme de ces PME. Cela suppose un gros travail, un dialogue avec tous les industriels pris un par un. Nous avons l'ambition de faire le même travail avec les autres grands industriels Thales, Dassault, Safran. Mais c'est passionnant car cela s'assimile à un mécano industriel à l'échelle de la Région. Il serait même souhaitable d'initier ce type de démarche à un niveau national même si je suis un peu sceptique. »

On voit que certaines entreprises ont pris les devants à l'image d'Asquini qui s'est associée à sa consœur toulousaine Sofop. N'est-ce pas la bonne solution ?

« On voit beaucoup d'exemples intéressants, qu'il s'agisse d'Alcen, de Lauak au Pays basque ou encore de MPRD à Artigues-près-Bordeaux. Et la Région a son rôle à jouer, qu'il s'agisse de réaliser des diagnostics stratégiques, de lancer des actions de formation, de faire du financement, d'appuyer la R&D. Ces opérations doivent se faire en collaboration avec les entreprises et les services qualité des grands industriels. Les regroupements restent pourtant compliqués et se produisent souvent quand intervient un changement de génération ou en cas de difficulté avec des rachats et de la croissance externe. Nous accompagnons ces mouvements avec le fonds Aerofund. Car de façon générale, et pas seulement dans l'aéronautique, le financement est l'obstacle numéro un à la croissance des PME. N'oublions pas également la possibilité de croissance de façon organique. Paradoxalement, ces regroupements peuvent être plus faciles avec des entreprises de taille intermédiaire, des ETI de 200 personnes, qu'avec des PME d'une trentaine de salariés en raison des aspects humains et de résistances assez compréhensibles. Mais ces ETI restent le passage obligé pour permettre la réindustrialisation de notre pays. Car ce sont elles qui créeront les emplois et non les grands groupes. Il nous faudrait des dizaines de Creuzet. »

Propos recueillis par Frank Niedercorn

Riche d'une expérience de plus de 80 années dans les métiers de l'aéronautique, EADS SOGERMA est une filiale à 100% d'EADS, leader mondial des secteurs de l'aéronautique, de la défense, de l'espace et des services associés.

Historiquement très ancré en Aquitaine (où était anciennement basé son siège social), EADS SOGERMA comprend dans la région un site industriel à Mérignac et une filiale – EADS Composites Aquitaine - basée à Salaunes.

Avec 200 salariés, le site **EADS SOGERMA de Mérignac** est dédié à **la fabrication et l'assemblage complet de voilure ATR 42 et 72** (assemblage structural et système). Il livre directement à la chaine d'assemblage final d'ATR (Toulouse) ses voilures entièrement équipées et testées. Ce site assure également la responsabilité de la supply chain pour la voilure mais également tout l'aménagement cabine (hors fauteuils).

EADS Composites Aquitaine quant à elle est **un acteur majeur des composites hautes performances en Europe** au service des domaines de hautes technologies : Aéronautique, Espace & Défense, Ferroviaire, Stockage & Transport de gaz. Elle emploie 440 personnes et a réalisé en 2012 un CA de 55 millions d'euros. Son activité s'organise autour de la conception, du développement et de la mise en œuvre de matériaux composites pour la fabrication de pièces et produits complexes (Classe 1 & 2 pour l'aéronautique) et applications de haut niveau.

Depuis la conception, le design et la fabrication de produits innovants pour les éléments d'aérostructures en métal et composite, des sièges pilotes et copilotes jusqu'à l'aménagement de la cabine, **le groupe EADS Sogerma est positionné sur les plus grands projets aéronautiques : A400M, A350 XWB, A380**…

En 2011, **EADS Sogerma** a lancé son plan de marche **AMBITION 2015** dans lequel **l'excellence opérationnelle et la satisfaction client** sont à l'honneur ; l'**innovation**, sur les méthodes et les produits reste également au cœur de ses préoccupations. 100 millions d'euros ont ainsi été investis en **R&D** ces deux dernières années.

Partenaire de rang 1 pour les grands constructeurs aéronautiques et les plus prestigieuses compagnies aériennes à travers le monde, EADS SOGERMA se donne pour objectif de devenir **le multi-spécialiste de référence** sur ses différentes activités tout en jouant la carte de la **complémentarité et de la synergie avec ses filiales** pour proposer **une offre complète** : EADS Maroc Aviation (Casablanca – Maroc), Composites Atlantic Ltd (Lunenburg – Canada), EADS Composites Aquitaine (Salaunes – France).

www.sogermagroup.eads.net

SOGERMA An EADS Company

Excellence, our commitment

François Courtot, président de l'UIMM Gironde-Landes

Christian Valade, DG de Composites Aquitaine

Olivier Andriès, PDG de Turbomeca

Si la plupart des patrons de grands groupes ont pris conscience des risques d'une politique de court terme, les consignes ont pourtant du mal à passer dès lors que l'on descend dans les organigrammes. La solution tient peut-être au profil des commerciaux et à leur mode de rétribution. *« Ils sont jugés sur le court terme alors que l'on devrait avoir un regard plus global »*, estime Maud Pawlowski. Outre le partage des bénéfices, le milieu bruisse de contrats léonins dans lesquels certains grands groupes cherchent à s'arroger la propriété industrielle ! Mêmes injustices concernant le partage des risques. A la région Aquitaine, on est souvent le bureau des pleurs de PMI victimes d'excès des grands donneurs d'ordres. *« Dans le meilleur des cas, je ne perds pas d'argent »*, assurait l'un d'entre eux quand un autre engagé dans le programme A380 ne prévoit pas de gagner de l'argent avant… dix-sept ans. Et même quand une PME gagne de l'argent, le grand donneur d'ordre qui a accès aux comptes *« peut trouver le moyen de se voir rétrocéder une partie de la marge »*, assure Maud Pawlowski.

Des acteurs liés au sein de la supply chain

Sans compter que la concentration des grands leaders de l'ASD a fait son œuvre. Une PME aquitaine qui traitait avec Sagem, Microturbo et Messier Dowty, n'a aujourd'hui affaire qu'à Safran. Pourtant, l'on ne reviendra pas en arrière. *« Le marché s'est mondialisé avec une compétition devenue féroce et la présence de nouveaux entrants agressifs. Même si les relations client-fournisseur sont devenues plus contractuelles, tous les acteurs sont liés au sein de la supply chain »*, explique Bernard Espannet, secrétaire général du Gifas. Et il est vrai que certains s'en tirent très bien. Ainsi EADS Sogerma tire profit des excellents résultats commerciaux d'Airbus mais aussi d'ATR pour lequel l'entreprise produit toutes les voilures. Sa filiale Composites Aquitaine fabrique désormais des pièces de structure pour Airbus. Néanmoins, si Composites Aquitaine fait partie du groupe EADS, l'entreprise ne bénéficie d'aucun passe-droit : démarche qualité, analyses de risques… Et c'est parfois lourd. *« Nous sommes une PME et pourtant nous sommes soumis aux mêmes exigences qu'une grande entreprise de la part de nos donneurs d'ordres. Comme on ne peut pas tout faire, au risque de faire exploser nos coûts et perdre notre compétitivité, il faut donc décliner ces exigences de façon light tout en restant intraitable sur la qualité et la sécurité »*, résume Christian Valade, le directeur général de Composites Aquitaine.

Atteindre une taille critique

L'une des solutions passe d'ailleurs par la course à la taille pour les milliers de PME sous-traitantes françaises de l'aéronautique qui sont souvent sous-capitalisées. C'était l'objectif du pacte PME, comme les fonds Aerofund I et II, gérés par ACE Management, qui ont injecté 115 millions d'euros dans 25 PME dont cinq aquitaines depuis 2004. La troisième génération de ces fonds a vu le jour en début d'année avec 150 millions d'euros, alimentée par EADS, Safran et BPI France. Certaines PMI ont pris les devants à l'image du groupe basque Lauak, JV Group qui rassemble MPRD et Perdrijat, ou encore d'Asquini qui s'est associé avec Sofop pour créer une entreprise commune. Ce sont aussi, dans le sud-ouest, neuf entreprises sous-traitantes de l'aéronautique qui ont créé l'an dernier Aerotrade, une centrale d'achats de matières premières (aluminium, titane, acier...). Puisque désormais, Airbus, à l'instar de ce qui se passe chez Boeing ou Dassault, souhaite que ses sous-traitants achètent eux-mêmes les métaux. Aerotrade finance les

Un manifeste pour une filière solidaire, innovante et compétitive

Cap sur l'entreprise étendue et le retour de la confiance. C'est en substance le message contenu dans le texte signé par Airbus et Airbus Corporate Jet Centre et quelques-uns de leurs sous-traitants en Midi-Pyrénées. Un texte au contenu très ambitieux et baptisé *« Manifeste pour la construction d'une filière aéronautique plus solidaire, innovante et compétitive »*, signé par Didier Katzenmayer, responsable de la supply chain chez Airbus et les représentants de Liebherr Aerospace, Aerolia, Freyssinet Aero Equipment ainsi que la société d'ingénierie Sogeclair et du spécialiste de l'usinage sur des alliages spéciaux Cauquil. L'UIMM de Midi-Pyrénées et Tompasse, association regroupant les industriels du domaine aéronautique, spatial & systèmes embarqués de la région Midi-Pyrénées étant également signataires. Avec un constat sans appel : la période de mutation économique dans le monde de l'aéronautique induit *« une insatisfaction des deux côtés de la relation entre donneur d'ordre principal et tissu de sous-traitance »*. Les signataires notent ainsi les « symptômes de stress » chez tous les acteurs. Avec des sous-traitants qui acceptent mal la *« fragilisation du lien économique avec les donneurs d'ordres »* et des grands donneurs d'ordres qui pensent que *« la supply chain n'est pas au niveau des exigences en termes de qualité et de délais de livraison commandées par une économie globale et mondialisée »*. Si les signataires croient en la nécessité de préserver la notion de *« cluster géographique »* encore faut-il changer de *« paradigme »* et faire évoluer les relations entre acteurs en mettant en avant *« le facteur humain »* et la *« confiance »* afin de provoquer *« émulation »* et *« synergies locales »*. Suivent toute une série de recommandations que les acteurs signataires se proposent d'expérimenter en Midi-Pyrénées avant de pouvoir *« le généraliser. »*

F.N.

Bernard Espannet, secrétaire général du Gifas

achats et passe les commandes en gros. De son coté, Airbus fait bénéficier Aerotrade de ses tarifs d'achat en apportant une garantie financière.

Démarches applaudies par Turbomeca justement en pleine phase de restructuration de son tissu de sous-traitants. Le constat d'Olivier Andriès, PDG, est sans appel : *« Nous voulons faire progresser la performance de nos fournisseurs qui de façon globale n'est pas au rendez-vous. Qu'il s'agisse de qualité, de délais et de coûts. »* Le fabricant de moteurs d'hélicoptère, qui passe 240 millions d'euros de commandes chaque année, a l'ambition de faire passer le nombre de ses fournisseurs directs de 350 à… 150. Avec les heureux gagnants, l'entreprise de Bordes signera des contrats à moyen ou long terme. *« Jusqu'à 10 ou 15 ans »*, insiste Olivier Andriès. Pas question de laisser tomber les autres, assure le patron de Turbomeca qui envisage un dispositif de *« grappe avec 150 fournisseurs de rang 1 et 200 fournisseurs de rang 2 »*.

Certains ont parfaitement compris qu'ils avaient intérêt à se mettre dans le sillage des grands groupes. A l'image de l'Electrolyse, basé à Latresne et Mérignac, spécialiste du traitement de surface qui avait une quarantaine de concurrents dans l'aéronautique il y a une dizaine d'années contre une douzaine aujourd'hui. Le credo de son patron fondateur, Dominique Sentagnes, qui n'a eu de cesse d'améliorer l'organisation de son entreprise, repose sur les « 4 i » : internationalisation, innovation, investissement et ingénierie. *« Oublier une seule de ces quatre exigences, c'est déjà une cause de mortalité pour une entreprise de l'aéronautique »*, martèle-t-il, persuadé qu'une PME ne peut faire autrement que de s'arrimer aux grands donneurs d'ordres qui investissent en zone dollars pour contourner un euro fort : *« Il faut conduire la réflexion puis choisir : y aller ou pas. »* C'est le raisonnement qui l'a conduit à investir dans deux unités de production au Maroc en compagnie de Mecachrome. Celles qui produisent en France insistent sur leur souplesse et leur capacité d'adaptation. *« Nous commençons à entendre des discours un peu moins rigides autour des prix car les donneurs d'ordres commencent à prendre en compte la performance globale intégrant la qualité, les délais, la proximité et la souplesse. Un client peut trouver 15 % moins cher ailleurs mais nous tablons sur l'excellence »*, insiste Christian Valade, directeur général de Composites Aquitaine.

Il reste que les relations industrielles n'évoluent pas partout au même rythme. *« Dassault n'est pas encore engagé dans cette politique de consolidation et n'a pas de problème pour travailler avec de petits acteurs dès lors qu'il s'agit de fabrications pointues »*, note Maud Pawlowski. Quant à cette réorganisation qui vise à hiérarchiser les sous-traitants, elle est parfois dommageable. Certains grands sous-traitants de rang 1 exagèrent en effet et sont parfois bien plus durs que le donneur d'ordres lui-même. Qu'il s'agisse des prix, des délais ou encore de la visibilité. *« Certaines PME ont moins de six mois de commandes devant elles alors que le programme est ferme et très stable »*, affirme Maud Pawlowski. Pourtant tous les acteurs sont condamnés à s'entendre. *« La contribution de nos fournisseurs influe directement sur notre performance »*, reconnaît Olivier Andriès, patron de Turbomeca. Et Jacques de Gevigney, président d'EADS Développement de confirmer : *« Un grand groupe ne peut se développer dans un tissu industriel désertique. Des PMI solides et pérennes permettront de favoriser le développement économique des groupes. »* [(1)].

■ Frank Niedercorn

(1) Mag-Aquitaine de juin 2012

JV Group, entreprise girondine de rang 1

Le rapprochement d'Asquini et de Sofop séduit les donneurs d'ordres

Airbus l'a souhaité. Asquini et Sofop l'ont fait. Avant l'été, les deux PME familiales, la première basée dans le Lot-et-Garonne, la seconde dans l'Aveyron, se sont en effet associées pour former une nouvelle société holding. Baptisée Asquini-Sofop Aero, elle pèse désormais environ 70 millions d'euros de chiffre d'affaires et se place parmi les acteurs importants des sous-traitants de la mécanique aéronautique avec près de 500 salariés.

Avec deux approches complémentaires. Quand Asquini effectue de l'usinage de pièces de grandes dimensions, Sofop travaille les pièces plus petites et effectue l'assemblage. Cette dernière possède en outre un bureau d'études de vingt-deux personnes. Ce nouvel acteur devrait grossir rapidement et pourrait procéder à des acquisitions notamment grâce à l'appui d'ACE Management. Ce fonds d'investissement va réunir des investisseurs pour injecter 8 millions d'euros en fonds propres dont 3 millions immédiatement afin de *« saisir des opportunités déjà identifiées »*.

Préféré à une fusion pure et simple, ce regroupement capitalistique, qui a exigé un an et demi de discussions et de mise au point, permet à chaque entité de rester indépendante et de garder son organisation. L'objectif étant de faire jouer les synergies mais en gardant tout le personnel, voire en le développant.

« Tous nos clients ont compris notre stratégie et y adhèrent », résume Ludovic Asquini dont l'entreprise détient 60 % de la nouvelle entreprise. Un regroupement encouragé par Airbus mais qui ravit aussi Turbomeca. Ce dernier souhaite aussi s'appuyer sur des sous-traitants puissants dans le domaine de la mécanique et notamment de l'usinage, un métier très implanté dans le sud-ouest. *« Sur ce métier notre intérêt est d'avoir des partenaires locaux et un écosystème très réactif »*, note Olivier Andriès, le PDG de Turbomeca. Le nouvel ensemble s'est déjà donné comme objectif d'atteindre les 120 millions d'euros de chiffre d'affaires à l'horizon 2018.

■ F.N.

Transferts technologiques : des drones tout-terrain

Créée en 2012, la start-up R&Drone fait des transferts technologiques son cœur de business avec des drones aux compétences aéronautiques, terrestres et maritimes.

Marco Calcamuggi

Marco Calcamuggi, directeur général de R&Drone, est un homme heureux : le projet Droneo, mené de longue date, vient d'être labellisé par le pôle Aerospace Valley. Droneo ? Un drone maritime autonome capable de réaliser à la fois des relevés bathymétriques (cartographie des fonds marins), des relevés sédimentaires et de contrôle de la qualité de l'eau. Un outil susceptible d'intéresser tout autant les ports que les coopératives agricoles ou les professionnels de l'eau, avec, en perspective, une utilisation possible dans l'aéronautique. Autrement dit, une valeur ajoutée axée sur les transferts technologiques, l'un des piliers du savoir-faire de R&Drone.

Ce bureau d'études mécatroniques, installé chez Bordeaux Technowest, s'est spécialisé dans le développement et la commercialisation de systèmes embarqués. *« Le transfert de la technologie aéronautique vers le terrestre et le maritime fait partie de l'ADN de R&Drone. Nous travaillons en effet dans une logique de mutualisation. Nous nous appuyons par ailleurs sur des outils de prototypage rapide. Ce qui permet de réduire les cycles de production »*, précise Marco Calcamuggi, président du tout nouveau cluster Aquitaine Robotics, créé par la Région et l'agence Aquitaine Développement Innovation.

R&Drone a, par ailleurs, bénéficié d'un prêt d'honneur de 80 000 euros accordé par Aquiti Gestion et autant dans le cadre des investissements de Techno'Start. Pour mémoire, R&Drone est une filiale de R&D Tech France, société implantée à Rennes et créée par Pascal Moigne et Marco Calcamuggi en 2008. Une entreprise duale de recherche et développement en mécatronique, spécialisée dans la conception et fabrication de robots et drones.

Marie Lejeune-Piat

Sothec Industrie sur la bonne voie

Après avoir connu des heures difficiles, dont deux liquidations, l'entreprise de métallurgie basée en Dordogne retrouve désormais la route de l'équilibre.

C'est en mars 2009 que Didier et Francis Lescaut rachètent l'entreprise de métallurgie Sothec[1]. Deux frères respectivement président et directeur général de la chaudronnerie Lescaut SAS, également située à Bergerac. *« Les métiers étaient similaires, les activités complémentaires. Sotech a donc été rachetée pour établir des synergies et élargir nos compétences. Avec une répartition des marchés : la chimie, la pharmacie et l'agro-alimentaire pour la chaudronnerie Lescaut ; l'aéronautique et les énergies gazière, pétrolière et nucléaire pour Sotech Industrie »*, explique Pauline Lescaut, fille de Didier et dg de Sotech Industrie.

Quelque quatre années plus tard, après rénovation et mise en conformité de l'appareil de production, Sothec Industrie s'organise autour de trois départements : la chaudronnerie, l'installation et la maintenance d'équipements pour des chantiers. Puis, un bureau d'études spécialisé dans la mécanique et très axé dans les secteurs de l'aéronautique, le spatial et la défense, situé à Bordeaux. *« Notre métier principal reste la chaudronnerie-soudure. Nous avons ainsi besoin de sous-traitants usineurs pour la découpe, notamment au laser. L'entreprise est classée prestataire de rang 1 quand nous assumons les activités de bureau d'études et de fabrication. Autrement, nous sommes de rang 2 »*, poursuit Pauline Lescaut.

Conception et réalisation de passerelles pour la fabrication de missile

L'entreprise s'est ainsi bâti une solide réputation dans, entre autres, la conception et la réalisation de passerelles pour la fabrication de missiles ou de supports et caissons pour le transport sur route. Parmi les clients : Airbus, EADS-Astrium, Thales, Snecma, Safran, le CNES et l'ONERA. En 2013, Sotech Industrie a participé à la rénovation des lanceurs des fusées Ariane pour le compte d'Astrium, aux Mureaux. Et un an plus tôt, Sotech fabriquait et mettait en place une soufflerie afin de tester les composants lors des essais de vitesse d'avions pour l'ONERA, à Modane. Fin 2013, le chiffre d'affaires de Sotech Industrie s'élèvera à 5,2 millions d'euros (60 salariés).

Soufflerie de l'ONERA

MLP

(1) Didier et Francis Lescaut détiennent 80 % du capital de Sotech Industrie.

Oméga Systèmes Aquitaine
L'art de la découpe des composites

Installé depuis 2006 en Aquitaine, Oméga Systèmes s'implante sur l'Aéroparc à Saint-Médard-en-Jalles. Ce spécialiste de la découpe de matériaux composites souhaite se tailler une nouvelle clientèle dans l'aéronautique.

Oméga Systèmes Aquitaine

En s'installant dans une usine flambant neuve de 2000 m², face à l'entreprise Catherineau, sur l'Aéroparc, Oméga Systèmes Aquitaine se donne les moyens de se déployer sur le marché de l'ASD aquitain. De fait, depuis son installation en 2006 dans les locaux de SPS au Haillan, pour assurer la découpe de matériaux composites nécessaires à Safran, cette filiale d'Oméga Systèmes, PME de Loire-Atlantique, n'a eu de cesse de se développer dans la région [1]. *« Nous souhaitons élargir notre portefeuille de clientèle dans l'aéronautique. Nous maîtrisons une vingtaine de technologies. Notre savoir-faire s'étend également à la découpe de tissus d'environnement, de mousses et d'élastomères »*, explique Séverine Rousseau, responsable marketing.

La nouvelle usine comporte, entre autres, une salle blanche et deux espaces de stockage, l'un avec froid négatif (-20°C), l'autre avec froid positif (+4°C). En perspective : l'arrivée de la technologie de la découpe au laser et au jet d'eau.

Pour débuter, une petite dizaine de salariés travaillera sur le site de Mérignac. L'ASD représente 75 % du CA de la société (4,5 millions d'euros), l'automobile, le nautisme, le BTP, le médical et les loisirs créatifs pesant un total de 25 %. Pour mémoire, Oméga Systèmes est certifiée (ISO 9001, ISO 14001, EN 9100). Autrement dit, de jolies perspectives pour cette PME de 25 ans, créée par Jean-Louis Bretin, un Vendéen qui a su faire évoluer son modèle économique. En passant de la découpe de textiles pour habillement puis pour le secteur automobile à la découpe de matériaux composites, notamment pour l'aéronautique !

Marie Lejeune-Piat

(1) SPS et SNPE ont fusionné pour devenir Herakles

Filtration : l'IFTS fait référence

Dans le Lot-et-Garonne, l'Institut de la Filtration et des Techniques Séparatives a gagné une renommée mondiale auprès des secteurs industriels, notamment l'aéronautique.

En l'espace de trente ans, l'Institut de la Filtration et des Techniques Séparatives (IFTS) sera devenu l'un des intervenants majeurs dans le domaine des essais standardisés des filtres et dans le développement de méthodes d'essais et de contrôle. Retour en arrière. Ce laboratoire, association loi 1901, fut créé en 1981 par le professeur Roger Ben Aïm pour répondre aux attentes des industriels sur des problématiques de séparation des liquides et solides dans l'eau. *« Au fil du temps, les dirigeants ont compris que ces procédés de séparation pouvaient intéresser de nombreux secteurs, dont l'aéronautique dès la fin des années 80 »*, rappelle le directeur général Vincent Edery, qui vient de remplacer Christophe Peuchot, directeur de 1986 à 2013.

L'IFTS suit un fil rouge : des méthodes d'essais validées pour permettre aux fabricants de filtres de tester leurs produits (dont les bancs d'essais). C'est ainsi que le laboratoire (certifié ISO 17025 en tant que laboratoire d'essais) se trouve à l'origine de normes d'essais standards applicables à la filtration aéronautique et à la détermination de la classe de propreté des composants et fluides. Et gagne une reconnaissance internationale qui permet à Vincent Edery de présider le groupe de normalisation ISO sur les circuits fluides aéronautiques, qui s'est réuni en août dernier à Moscou. *« Nous souhaitons aujourd'hui proposer un accompagnement dans le développement de filtres incluant un spectre d'essais plus large,* poursuit Vincent Edery. *Et conseiller les ateliers de production dans le choix des techniques nécessaires pour la gestion de leurs effluents liquides dans un cadre environnemental très strict. »*

Vincent Edery

Fin 2013, l'IFTS affichera un CA de l'ordre de 4,5 millions d'euros pour une cinquantaine d'employés. La part de l'aéronautique, environ 10 %, progresse. Vincent Edery entend encore l'augmenter. Parmi les clients : les membres de l'IFTS incluant tous les acteurs de la filtration liquide aéronautique française (Sofrance, Novintec, Filtres Guérin) mais aussi des acteurs aéronautiques internationaux tels que Pall Aerospace, Donaldson, ou encore EADS-Astrium et Zodiac.

MLP

NeTHIS au cœur des composites

La start-up de Mérignac développe des systèmes de vision industrielle pour un contrôle qualité non destructif et en volume des matériaux composites.

Jean-Pascal Caumes

A l'origine de NeTHIS, le centre de ressource technologique ALPhANOV (pôle de compétitivité Route des Lasers) et le laboratoire I2M-TREFLE, à Talence. En effet, c'est à travers la synergie de ce pôle bordelais d'innovation que Jean-Pascal Caumes, issu de la formation universitaire bordelaise, développe dès 2009 les brevets et technologies qui aboutiront au projet de création de l'entreprise NeTHIS, en 2011. Et NeTHIS, pour New TeraHertz Imaging Systems, d'exploiter la licence exclusive de ces brevets. Le concept : l'industrialisation et la commercialisation de systèmes de vision industrielle multispectrale dédiés au contrôle en volume des matériaux composites.

« L'utilisation de matériaux composites s'accroît considérablement dans de nombreux domaines industriels. Dans ce contexte, la valeur ajoutée de la technologie NeTHIS consiste à offrir un contrôle qualité non destructif en volume grâce à nos caméras qui permettent de voir à travers la matière et d'effectuer le contrôle au cœur du matériau », explique Jean-Pascal Caumes.

La jeune pousse NeTHIS est actuellement installée dans les locaux de Bordeaux Technowest ; l'aéronautique, l'énergie éolienne et le contrôle d'infrastructures étant les marchés ciblés. NeTHIS s'appuie sur trois actionnaires parmi lesquels les deux co-inventeurs de la technologie : Jean-Pascal Caumes et Christophe Pradère, chercheur au laboratoire CNRS de l'I2M-TREFLE. Lauréate en 2011 du concours national d'aide à la création d'entreprises de technologies innovantes (MESR/OSEO), catégorie « projets en émergence », la start-up a depuis bénéficié du support actif de la région Aquitaine, de l'Incubateur Régional d'Aquitaine et d'OSEO.

■ Alya Djaffoura

Une pièce détachée en trois clics !

Les solutions logicielles d'AirInt'Services permettent de gagner en productivité dans la maintenance des cabines d'aéronefs.

Laurent Bréard

Un parcours aéronautique démarré chez EADS Sogerma en tant que logisticien et poursuivi chez AIPI et Aero Cabin Solutions, deux PME parisiennes spécialisées dans la maintenance des cabines ont permis à Laurent Bréard de maîtriser l'art de la maintenance des cabines d'aéronefs. C'est en 2011 que ce Bordelais crée AirInt'Services, d'abord à Paris puis chez Bordeaux Technowest, à Mérignac, l'année suivante. Le cœur de métier d'AirInt'Services réside dans la maintenance des cabines d'aéronefs tant du côté de l'équipage que de celui des passagers. « Nous avons créé un logiciel spécifique, AirInt'Software, qui se décline en deux applications, l'une sur iPad, l'autre sur le web, explique Laurent Bréard. Les solutions logicielles que nous proposons permettent des gains de productivité considérables puisque nous réduisons le temps de travail d'environ 75 % à 90 %. Notre service informatisé permet, en effet, de commander une pièce détachée en trois clics. »

Les clients : les grandes compagnies aériennes du Moyen-Orient ou bien encore les sous-traitants de Sabena Technics et Air France. Une entreprise encore toute jeune en plein développement et soutenue par OSEO, la région Aquitaine, EADS Développement et Aquiti Gestion qui ont participé au financement.

■ Quentin Poilvé

Mecalandes vise l'ISO 9100

Face aux prestataires de rang 1, l'entreprise landaise poursuit ses investissements et mise sur une qualité de production irréprochable.

Créée par Jean-Pierre Luc en 1979 et reprise ensuite par ses deux fils Christophe et Patrice, la société Mecalandes, installée à Saint-Martin-de-Seignanx, réalise des pièces pour l'industrie aéronautique. Aux établissements Dassault et Turbomeca, clients historiques, se sont ajoutées des prestations en sous-traitance pour le secteur aéronautique mais également de la production pour d'autres industries, comme le secteur médical. Lorsque les deux frères reprennent l'entreprise familiale en 2005, ils décident de renforcer leur cœur de compétence : la fabrication de pièces et d'outillages pour l'aéronautique. 320 000 euros sont investis dans de nouveaux locaux de 800 m² inaugurés en 2006. ▶

Techniques Effects
sur tous les côtés de la 3D

Spécialisée dans les solutions 3D, la société paloise explore le marché de l'impression en 3D, pour de nombreux secteurs dont l'aéronautique.

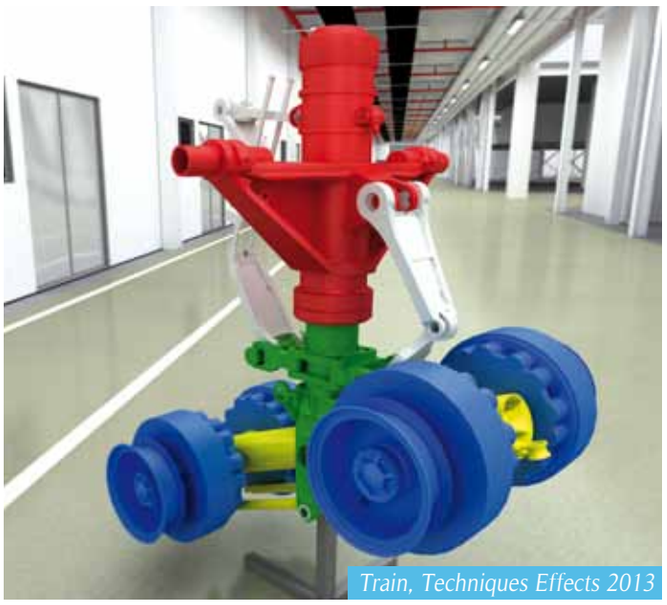
« *L'industrie aéronautique est consommatrice d'images et de solutions 3D : en marketing, en communication mais également pour la conception, la R&D ou la production. En amont, c'est un outil très puissant en termes d'analyse et de prévision, d'anticipation et de simulation* », observe Jean-Michel Lopez, à la tête de Techniques Effects, société installée près de l'aéroport de Pau. Sa spécialité ? La réalisation de films et d'applications logicielles sur-mesure en réalité virtuelle 3D immersive.

Créée en 2003, l'entreprise n'emploie que deux permanents à plein temps, dévolus aux missions d'ingénieurs-chefs de projet, mais peut mobiliser, si nécessaire, bon nombre d'experts et de consultants. « *Un modèle d'entreprise résolument souple et adaptable* », précise Jean-Michel Lopez.

Aujourd'hui, l'industrie aéronautique représente 30 % de l'activité de Techniques Effects. La société paloise a ainsi réalisé une présentation virtuelle en 3D de l'usine espagnole de l'Airbus A400M ainsi que des halls d'assemblage toulousains de l'Airbus 350. De même, grâce à l'application virtuelle 3D Temps développée par Techniques Effects, il est possible de circuler dans les bâtiments et de visionner le fonctionnement de la chaîne de fabrication des avions. Autre exemple : celui de la modélisation de la chaîne de fabrication de bord d'attaque d'ailes d'avion pour Asco Industries, en Belgique.

Le prix d'un film ou d'une application ? « *De 5000 à 30 000 euros, voire plus. Tout dépend du degré de détails, de réalisme et de la complexité du modèle* », répond Jean-Marie Lopez. Ce dernier a également conçu un configurateur d'aménagement intérieur de cabines d'avions, utilisable sur tablette ou smartphone, pour des commerciaux qui peuvent ainsi y présenter toute leur gamme et la moduler selon les désirs du client. Un partenariat stratégique, conclu début 2011 avec le groupe Keonys, leader européen en solution PLM (Product Lifecycle Management), permet par ailleurs d'élargir l'offre de Techniques Effects. Et récemment, le développement de l'impression en 3D ouvre un nouveau marché. « *Nous sommes de plus en plus sollicités,* apprécie Jean-Michel Lopez. *Nous sommes aujourd'hui l'une des rares sociétés en France à maîtriser cette technologie, à être capable de nous adapter en synergie avec tous les acteurs, en interne comme en externe, en intervenant sur le projet qui nous est confié. A titre d'exemple, nous travaillons actuellement avec des ingénieurs à l'impression en 3D de prototypes d'éléments d'un avion qui seront testés sur l'appareil en vol.* » Une technologie au potentiel étonnant dont la petite société paloise entend bien devenir un expert.

Vincent Biard



Train, Techniques Effects 2013

Mecalandes a investi 320 000 euros dans l'outil de production.

Deux ans plus tard, le bureau d'études CND Conception est lancé pour concevoir et fabriquer des instruments de contrôles de fabrication de pièces. Et CND Conception de réaliser aujourd'hui la moitié de son chiffre d'affaires à l'export.

Depuis qu'ils pilotent l'entreprise, Christophe et Patrice Luc ont également investi dans de l'équipement numérique avec l'ambition d'offrir une qualité irréprochable. La norme ISO 9001, obtenue en 2006, a récompensé leurs efforts et leur objectif est désormais l'obtention de la norme 9100, « *un gage de qualité indispensable* », selon Patrice Luc. Employant douze personnes et réalisant un chiffre d'affaires d'un million d'euros, « *parfois plus selon les années* », précise Patrice Luc, Mecalandes a récemment investi dans deux centres d'usinage et l'embauche de deux personnes. La capacité de production vient ainsi d'augmenter de 40 %. Au total, 300 000 euros ont été investis (en plus des locaux) depuis la reprise de la société par les deux frères. « *Notre objectif est de conforter notre développement,* témoigne Patrice Luc, *car l'accès aux donneurs d'ordre est de plus en plus compliqué lorsque l'on n'est pas prestataire de rang 1.* »

Vincent Biard

Entretien avec le général de corps aérien Jean-François Furet-Coste

Le général de corps aérien Jean-François Furet-Coste succède au général de corps aérien Jean-Marc Laurent qui a fait son adieu aux armes sur la base aérienne de Mérignac début septembre. Parcours du général de corps aérien Jean-François Furet-Coste.

Le milieu de l'aéronautique vous est bien connu car vous êtes pilote de formation...

« Je suis, à l'origine, un pilote de transport tactique qui a été engagé sur de nombreux théâtres d'opération. Je totalise près de 6300 heures de vol sur C 160 Transall et C 130 Hercules. J'ai d'ailleurs contribué à la mise en service de ce dernier appareil, performant et exigeant à piloter, et œuvré à faire reconnaître ses qualités tactiques.

J'ai exercé plusieurs commandements : j'ai ainsi été à la tête d'un escadron d'instruction en vol à Toulouse sur C 160 puis de l'escadron de transport tactique à Orléans sur C 130. J'ai ensuite été commandant en second et adjoint forces (en charge de la coordination de l'activité technico-opérationnelle) de la base aérienne 123 d'Orléans-Bricy. Mais mon expérience la plus marquante reste le commandement de la base aérienne 110 et la base de défense de Creil de 2008 à 2010 où j'avais plus de 3200 personnes sous ma responsabilité. Une base de défense est une aire au sein de laquelle le soutien est mutualisé au profit de toutes les unités opérationnelles qui y sont stationnées afin de dégager des ressources humaines et financières. A l'époque, il s'agissait d'une expérimentation. Depuis, le principe a été généralisé à l'échelle nationale.

Ma carrière a également connu une dimension politico-militaire, puisque j'ai passé trois ans au sein du cabinet du ministre de la Défense.

Avant de rejoindre Bordeaux, j'officiais dans le domaine des ressources humaines au sein de l'état-major des armées, à Paris. »

Le général Laurent avait deux casquettes, vous n'en reprenez qu'une seule.

« C'est exact. Le général Laurent était à la fois Officier général de la zone de défense et de sécurité sud-ouest (OGZDS-SO) et Commandant du soutien des forces aériennes (CSFA). Je ne reprends pas cette dernière fonction. Suite à une réorganisation des commandements au sein de l'armée de l'air, elle échoit maintenant au général Soulet, en poste à Dijon. »

OGZDS-SO : pouvez-vous nous expliquer ce qui se cache derrière cet acronyme compliqué ?

« Je suis le référent du ministère de la Défense au sein d'une zone qui regroupe quatre régions économiques : Aquitaine, Midi-Pyrénées, Limousin et Poitou-Charentes. Concrètement, j'ai quatre missions. D'abord, je suis le conseiller « Défense » du préfet de zone, préfet de région. Ensuite, je coordonne les moyens interarmées dans le cadre global des missions de sauvegarde générale et en vue de la participation des armées à la défense du territoire. Ceci se décline en missions de sécurité civile et de sécurité intérieure : assistance, secours et protection des personnes. Je suis ainsi amené à organiser notre réponse, en lien avec les autorités préfectorales, face à des catastrophes naturelles telles que les inondations qui ont eu lieu dans les Pyrénées cet été. Les risques peuvent également être industriels mais aussi terroristes. La bonne exécution du plan Vigipirate entre ainsi dans mes attributions. Ma troisième mission consiste à m'assurer que le personnel reçoit le soutien nécessaire au travers du réseau des dix bases de défense stationnées dans le grand sud-ouest. Enfin, je contribue activement au rayonnement des armées dans la zone. Les relations avec les élus et représentants institutionnels, les liens avec la jeunesse et les enseignants à des fins de citoyenneté, les échanges avec les réservistes, le rapprochement avec les acteurs du monde économique sont autant d'exemples. Nous facilitons l'organisation d'évènements tels que l'ADS show (salon du maintien en condition opérationnelle). »

Mise en place d'un pont durant les inondations survenues cet été dans les Pyrénées.

Général de corps aérien Jean-François Furet-Coste

Quelles sont les défis qui vous attendent ?

« Nous devrons d'abord travailler à l'application de la future loi de programmation militaire. Des adaptations de nos organisations et de notre format sont nécessaires pour traduire les orientations du Livre Blanc sur la Défense et la sécurité nationale qui a défini un nouveau modèle d'armée complet et cohérent mais avec un contrat opérationnel adapté. Cet effort de réorganisation et de déflation est réalisé, au même titre que la plupart des autres ministères. Dans cette période de changement, mon objectif premier sera de faire en sorte que les unités stationnées dans la zone bénéficient toujours du soutien qui leur est dû. Je porterai également une attention toute particulière à l'accompagnement du personnel pour qu'il vive cette transformation le moins difficilement possible. »

Vous arrive-t-il encore de piloter ?

« Aujourd'hui au sein de l'armée de l'air, je vole en complément d'équipage, et j'ai toujours autant de plaisir à prendre place dans un avion de transport. Fin septembre, à Orléans, j'ai eu la chance de voler pendant 40 minutes sur l'A400M. Par ailleurs, il m'arrive d'effectuer quelques vols en aéroclub. »

■ Propos recueillis par Quentin Poilvé

LES ACTIONS

♦ La Caisse des Dépôts soutient le développement économique de l'Aquitaine et accompagne les entreprises aéronautiques.

♦ Grâce à son action est né **Techno'Start** et les entreprises disposent ainsi du premier outil de maturation disponible en France pour faire décoller les entreprises des filières drones ou eco-technologies.

♦ Exemples de deux entreprises financées par le fonds d'amorçage Techno'Start :
♦R&DRONE♦
♦SUNNA DESIGN♦

CONTACT

Direction régionale Aquitaine
Caisse des Dépôts
♦ 05 56 00 01 60
♦ jerome.spanek@caissedesdepots.fr
♦ www.caissedesdepots.fr

Jérôme Verschave

AEROCAMPUS : "Démocratiser les métiers de l'aéronautique"

Entretien avec Jérôme Verschave, directeur général d'AEROCAMPUS Aquitaine, cluster dédié à la formation aéronautique installé au château de Latresne.

Le chômage des jeunes, notamment non formés, reste un vrai problème en France. AEROCAMPUS Aquitaine, créé il y a maintenant deux ans, a justement pour vocation d'y remédier en formant aux métiers de l'aéronautique. Ce secteur industriel de pointe peut-il permettre aux jeunes de faire décoller leur carrière ?

« En 2013, l'industrie aéronautique française aura recruté 16 000 personnes, dont environ 1000 en Aquitaine. Ce secteur recrute donc fortement et le message commence à passer, notamment auprès des jeunes Français. Dans cette perspective, AEROCAMPUS Aquitaine s'emploie à démocratiser les métiers de l'aéronautique. Nous menons beaucoup d'actions de communication extérieure dans ce sens en étant présent dans des salons professionnels, tels Aquitec ou le Salon des métiers de l'aéronautique au Bourget. Nous communiquons également via des émissions télévisées sur des antennes régionales, France 3, TV7, et nous organisons des portes ouvertes notamment à l'attention des collégiens. Lors du salon ADS Show 2012, nous avons ainsi reçu quelque 800 élèves. Et chaque année, nous accueillons davantage d'étudiants. Entre 2011 et 2014, nous aurons multiplié par trois le nombre de nos élèves. Ils étaient 85 la première année, 220 lors de cette rentrée scolaire et nous devrions atteindre un effectif d'environ 250 en 2014. Malheureusement, nous comptons encore trop peu de jeunes filles parmi nos étudiants. »

Quelles sont les nouvelles formations proposées par AEROCAMPUS Aquitaine ?

« Nous veillons aux débouchés en collant à l'offre d'emplois. Nous venons de lancer, en septembre 2013, un bac professionnel aéronautique, option systèmes, franco-allemand, unique en France avec quinze élèves provenant de tout l'Hexagone. Une création dans l'idée de développer la mobilité dans le cadre de la formation professionnelle, encore trop souvent considérée comme le parent pauvre de la formation en France. Le développement de cette filière internationale avec l'Allemagne a du sens, ne serait-ce qu'en raison de la présence du groupe EADS en Aquitaine et en Midi-Pyrénées. Les élèves, recrutés en fin de 3ème à la sortie du collège, suivront neuf heures de cours d'allemand par semaine et quatre heures d'anglais. Ils iront passer deux mois par an dans des centres de formation en Allemagne et suivront des stages chez nos partenaires industriels comme Lufthansa Technics la deuxième année. Pour notre part, nous accueillerons des élèves allemands. AEROCAMPUS Aquitaine vient également de signer un contrat avec l'entreprise ATR pour la formation de leurs ajusteurs-monteurs et de leurs chefs de chantier. Nous avons aussi, après avoir créé un BTS aéronautique en apprentissage en 2012, lancé un autre BTS aéronautique, par voie scolaire cette fois-ci. »

Quels sont les postes que les sociétés aéronautiques recherchent le plus ?

« Les bacs professionnels et bac +1 restent très demandés. Ces niveaux de formation assurent 100 % de placement. Pour les jeunes dotés de ce niveau, c'est la possibilité d'effectuer une belle carrière et de progresser tout le long de leur parcours professionnel. En se formant régulièrement, ils pourront gravir les échelons. Autrement dit, ces formations sont le sésame pour le déroulement de leur vie professionnelle. Du reste, AEROCAMPUS Cluster, cluster de formation dédié aux métiers de l'aéronautique, premier du genre en France, et nos quelque vingt partenaires s'emploient à épauler les étudiants dans leurs recherches professionnelles. »

■ Propos recueillis par Marie Lejeune-Piat

HIGHER TOGETHER™

Le Rafale concentre le meilleur des plus hautes technologies. Plus de 500 partenaires du tissu industriel aéronautique y contribuent, maîtrisant 17 des 22 technologies les plus stratégiques en matière de souveraineté nationale. Un parfait exemple de prouesse 500% française.

www.dassault-aviation.com

DASSAULT AVIATION

*Ensemble plus loin

PHOTOTHÈQUE DE L'AGENCE
Photo : Dassault Aviation - G. Goisset

NOV AQT

FORUM DE L'IN*NOV*ATION GLOBALE

Et si on refaisait le monde ?

5,6 & 7 déc. 2013

AÉROCAMPUS AQUITAINE

Bordeaux-Latresne

novaqt-leforum.fr

RÉGION AQUITAINE | L'AVENIR S'ÉCRIT EN AQT | Groupe Les Echos

Aquitaine développement innovation

AEROCAMPUS AQUITAINE

CAP SCIENCES

ESTIA

D.DAY EVENTS - RCS B 449032614 - Photos : GettyImages